



ENDURO ET RALLYE TT

REGLEMENT GENERAL

La Commission Nationale d'Enduro et des Rallyes Tout Terrain (CER) a en charge la réglementation et la supervision des différentes disciplines qui lui sont attribuées :

- l'Enduro,
- l'Endurance Tout Terrain,
- les Courses sur sable,
- les Rallyes Tout Terrain et Baja.

Les clubs désirant organiser une épreuve de Championnat de France devront faire la demande par courrier, via leur Ligue régionale, auprès de la Commission d'Enduro et des Rallyes T.T. avant le 1^{er} octobre de l'année précédente.

La Commission est seule juge pour l'attribution d'une épreuve de Championnat de France.

SOMMAIRE

Règlements :

- I) Technique général (hors quad)
- II) Championnat de France d'Enduro
- III) Championnat de France de Cross Country
- IV) Championnat de France des Sables
- V) Trophée de France des Sables Quad
- VI) Rallyes Tout Terrain et Baja
- VII) Coupe de France des Régions d'Enduro
- VIII) Coupe de France des Régions d'Endurance Tout terrain
- IX) Championnat de Ligue d'Enduro
- X) Liste des pilotes Elite

Tous les règlements sont disponibles sur le site www.ffmoto.org

I) REGLES TECHNIQUES GENERALES

ENDURO – CROSS COUNTRY - SABLE

ART. 1 - REGLES GENERALES

Le contrôle technique avant l'épreuve est obligatoire. Le pilote est en tout temps responsable de son motocycle qu'il doit présenter lui-même au contrôle technique aux lieu et horaires fixés dans le règlement particulier. Les commissaires techniques peuvent, à tout moment de la manifestation, effectuer des contrôles sur les motocycles.

Le pilote doit présenter un motocycle propre. Les anciennes marques doivent être effacées.

Une fiche technique peut être demandée. Le pilote doit y inscrire les caractéristiques de son motocycle (n° du moteur, n° de cadre, cylindrée, alésage et course d u moteur).

Le pilote doit aussi présenter son casque. Le casque doit être homologué, puis marqué.

Les motocycles devront être rigoureusement conformes aux prescriptions du Code de la Route, sous la responsabilité du concurrent durant l'épreuve.

Pour les machines homologuées à titre isolé, les concurrents devront présenter le certificat de conformité en même temps que la carte grise.

La conformité, avec les documents ci-dessus mentionnés (art.6), sera établie par les contrôles suivants :

**MOTOS RECEPTIONNEES
PAR TYPE**

Plaque constructeur
N° de cette plaque
N° frappé sur le cadre
N° immatriculation

**MOTOS RECEPTIONNEES
A TITRE ISOLE**

Plaque de cadre poinçonnée
par le service des Mines
N° de réception à titre iso lé
N° immatriculation

ART. 2 - NORMES POUR LES CASQUES ET PROTECTIONS PECTORALE / DORSALE

Pour les casques, seule la norme ECE 22 sera reconnue.

Le casque ne doit pas présenter de chocs et il est recommandé de le remplacer si la date de fabrication a plus de 5 ans. Les Commissaires techniques peuvent, le cas échéant, juger que le casque ne présente plus les caractéristiques requises et refuser celui-ci.

Les casques ouverts (jet) sont interdits, sauf en x-trem.

Les casques ayant un appendice aérodynamique (aileron) sont interdits, sauf ceux qui sont homologués d'origine avec cet accessoire.

Le port des protections dorsale et pectorale est obligatoire.*

Les tear-off sont déconseillés. Il est recommandé d'utiliser les roll-off.

Normes nationales :

EC22

Le numéro d'homologation doit toujours commencer par 05.

Sous le numéro d'homologation, figure le numéro de série du casque cousu sur la jugulaire ou la garniture intérieure du casque.

Entourée d'un cercle, la lettre E suivie d'un chiffre indique l'origine du pays d'homologation (voir tableau ci-dessous).

En dessous figure le numéro d'homologation, nombre dont les deux premiers chiffres indiquent le règlement utilisé (05 pour 22-05).

E	Pays
E1	Allemagne
E2	France
E3	Italie
E4	Pays Bas
E5	Suède
E6	Belgique
E7	Hongrie
E8	République Tchèque
E9	Espagne
E10	Yougoslavie
E11	Royaume Uni
E12	Autriche
E13	Luxembourg
E14	Suisse
E16	Norvège
E17	Finlande
E18	Danemark
E19	
Etc.	

Etiquette ECE 22-05	
	
<p>Apparue avec le règlement 22-05, une lettre indique ensuite le niveau de protection offert par la mentonnière. Le J (comme ci-contre) concerne les jets ou demi-jets, dépourvus de protection maxillaire. Le P assure d'un seuil minimal de protection de la mâchoire. À l'opposé, NP (protection maxillaire non intégrale) précise que la mentonnière n'a pas répondu au test spécifié. Quant à la dernière série de chiffres, elle désigne le numéro de série de production.</p>	

Toutes autres normes (NF, AFNOR, etc) sont interdites.

*** Norme CE obligatoire et label FFM.**

Pour les protections ne bénéficiant pas du label FFM :

- **pectorales, la norme EN 14021 est recommandée ;**
- **dorsales, la norme EN 1621-1 ou 1621-2 est hautement recommandée, elle sera obligatoire dès 2011.**

ART. 3 – COUPE CONTACT

Les motocycles doivent être équipés d'un interrupteur ou bouton coupe contact en état de fonctionnement, pouvant être actionné sans lâcher le guidon et se trouvant d'un côté ou de l'autre du guidon, à portée de main, facilement accessible, visible et fonctionnel, de couleur rouge.

ART. 4 – PAPILLON DES GAZ

Les papillons de gaz doivent se fermer d'eux-mêmes dès que le pilote lâche la poignée de gaz.

ART. 5 – CACHE PIGNON ET GUIDE CHAÎNE

Un protège chaîne en sortie de boîte (cache pignon) devra obligatoirement être présent.

Un garde chaîne et/ou guide chaîne doit être installé de telle manière à éviter que la jambe ou le pied du pilote ne se coince entre le brin de la chaîne inférieure et la couronne arrière.

ART. 6 – ECHAPPEMENT

Les systèmes d'échappement (collecteur ou tube) et les silencieux doivent être conformes aux normes de bruit en vigueur.

L'extrémité du silencieux doit être horizontale et parallèle (sur une distance minimale de 30 mm) par rapport à l'axe central du motocycle (avec une tolérance de + ou - 10°) et ne doit pas dépasser l'extrémité du corps du silencieux de plus de 5 mm. Tous les bords tranchants doivent être arrondis avec un rayon minimum de 2 mm.

L'extrémité du tuyau d'échappement ne doit pas dépasser la tangente verticale du pneu arrière.

ART. 7 – NIVEAU SONORE

Le Commissaire Technique devra vérifier la conformité du niveau sonore des machines, celui-ci est **de 78d/BA* maximum selon la méthode 2 m max détaillée dans l'annuaire 2010.**

En cas de dépassement de cette limite, un nouveau contrôle sera effectué selon la méthode **FFM 2009.**

A la vitesse du piston de **13 m/s**, le maximum du niveau sonore autorisé ne devra pas dépasser **94 dB** pour les épreuves d'enduro et x-trem et de **96 dB à 13 m/s** pour les cross country, course sur sable et quad endurance TT. Pour ce test, les entrées du boîtier du filtre à air de la machine ne doivent pas être obstruées. De même, aucune matière (éponge, chiffon, etc..) ne doit être placée à l'intérieur du boîtier, à l'exception de l'élément de filtration. Tout système de clapet installé sur le silencieux est interdit. L'ouverture du boîtier de filtre à air pourra être demandée par le Commissaire technique. Les silencieux doivent passer les contrôles du niveau sonore pendant les inspections préliminaires et être marqués par l'organisateur.

Les mesures de bruit seront effectuées même par temps humide ou de pluie avec une tolérance de + 2 dB.

Le contrôle sonore sera mesuré à chaque extrémité des tuyaux d'échappement.

*** le moteur est testé au régime maximum. Valeur perçue à 100 mètres.**

ART. 8 – GUIDON

La largeur du guidon est d'au moins 600 mm sans excéder 850 mm. Il doit être équipé d'une protection rembourrée sur la barre transversale. Pour les modèles sans barre, ils devront être équipés d'une protection rembourrée située au milieu recouvrant largement les brides du guidon.

Les extrémités du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide ou recouvertes de caoutchouc.

Si des protège-mains sont utilisés, ceux-ci doivent être d'un matériau résistant aux bris et avoir une ouverture permanente pour la main.

La réparation des guidons en alliage léger par soudure est interdite.

ART. 9 – LEVIER

Tous les leviers (embrayage, frein, etc.) doivent se terminer par une sphère dont le diamètre doit être au moins de 16 mm. Cette sphère peut être également aplatie avec une épaisseur minimum de 14 mm pour la partie aplatie ; dans tous les cas, les bords doivent être arrondis.

Chaque levier (au pied et à la main) doit être monté sur un pivot indépendant.

Le levier de frein, s'il est articulé sur l'axe du repose pied, doit fonctionner en toutes circonstances, même si le repose pied est courbé ou déformé.

Les petits leviers (starter, décompresseur, aide au démarrage à chaud) doivent se terminer par une sphère dont le diamètre doit être au moins de 8 mm.

ART. 10 – REPOSE PIEDS

Les repose pieds peuvent être du type rabattable. Dans ce cas, ils devront être équipés d'un dispositif pour que le retour à la position normale soit automatique. Une protection intégrale d'un rayon de 8 mm au moins doit se trouver à l'extrémité du repose pieds.

ART. 11 – GARDE BOUE

Les motocycles doivent être munis de garde boue. Ils doivent dépasser latéralement le pneu de chaque côté. Le garde boue avant doit couvrir au moins 100° de la circonférence de la roue. L'angle formé par une ligne tracée depuis l'extrémité avant du garde boue jusqu'au centre de la roue et une ligne tracée horizontalement en passant par le centre de la roue doit être compris entre 45° et 60°.

Le garde boue arrière doit couvrir au moins 120° de la circonférence de la roue. L'angle formé par une ligne tracée depuis l'extrémité arrière du garde boue jusqu'au centre de la roue et une ligne tracée horizontalement en passant par le centre de la roue ne doit pas être supérieur à 20°, pilote assis sur le motocycle. La construction de celui-ci ou par un accessoire rajouté doit permettre la pose de la plaque d'immatriculation, conformément à l'art. 16 (*).

(*) Sauf Cross Country et Sable

ART. 12 – PNEUMATIQUES (*)

Seuls les pneus disponibles normalement dans le commerce de détail et homologués pour rouler sur les voies publiques sont autorisés. Ils doivent figurer dans le catalogue des fabricants de pneus ou sur les listes de spécifications à destination du grand public. Ils doivent être fabriqués en conformité avec les exigences de l'Organisation Technique Européenne du Pneumatique et de la Jante (ETRTO) pour ce qui est des catégories de charge et de vitesse et avoir une description d'utilisation de 45 M. Les pneus doivent avoir une marque « E » et/ou « M/C » et/ou une approbation DOT (Département Of Transport, Département Américain des Transports) et le numéro DOT doit être moulé sur le flanc du pneu.

La spécification de la bande de roulement du pneu arrière est la suivante : profondeur du profil mesurée à angle droit à la surface du pneu (tous les blocs de la bande de roulement doivent s'étendre jusqu'à la surface du pneu : maximum 13 mm).

(*) Pour le sable : voir règlement Sable.

ART. 13 – CONTROLE DE L'ECLAIRAGE

Le bloc optique avant devra être identique à celui fourni lors de l'homologation du motocycle.

Le branchement du circuit d'éclairage ne peut être effectué sur le primaire d'allumage. L'éclairage avant et arrière devra fonctionner simultanément à l'aide de l'énergie fournie par le moteur ou de la batterie prévue par le constructeur. La puissance minimum devra être de 25 watts.

Avec le moteur en marche, tous les équipements électriques/consommateurs d'électricité doivent être alimentés simultanément en électricité produite par un générateur.

ART. 14 – PLAQUE NUMERO ET COULEUR

Les motocycles devront porter trois plaques à numéros, une de chaque côté de la roue arrière et une à l'avant. Elles doivent être fixées de manière à être visibles et ne doivent pas être masquées par une partie du motocycle ou par le pilote lorsqu'il se trouve en position de conduite.

Les plaques devront être de forme elliptique ou rectangulaire et de dimensions suffisantes pour recevoir les numéros réglementaires.

Classe 1 (Elite)	Fond noir	Chiffres blancs
Classe 2 (Elite)	Fond rouge	Chiffres blancs
Classe 3 (Elite)	Fond jaune	Chiffres noirs
Juniors (open)	Fond bleu	Chiffres blancs
Nationale	Fond vert	Chiffres blancs

Si l'organisateur fournit les plaques à numéros, leur port est obligatoire. Le concurrent a la possibilité de les refuser mais il devra payer une compensation financière qui ne pourra excéder 300 € pour les trois plaques.

Nota : pour les Championnats de ligue, voir règlement Ligue.

Référence couleur RAL

Noir RAL 9005

Jaune RAL 1003

Rouge RAL 3020

Vert RAL 6002

Blanc RAL 9010

ART. 15 – NUMEROS

Les chiffres doivent être lisibles et comme le fond, doivent être en couleur mate anti-reflets.

La hauteur minimum devra être de 70 mm.

Quel que soit le mode de marquage des numéros, le pilote reste responsable de leur lisibilité.

Le système anglais de chiffres doit être utilisé, c'est-à-dire une simple barre pour le chiffre « un » et un « sept » non barré.

ART. 16 – PLAQUE D'IMMATRICULATION

Le numéro d'immatriculation de la machine doit figurer sur une plaque solidement fixée au garde-boue arrière de la machine (non écrit à la main directement sur le garde-boue). La plaque d'immatriculation ou sa copie doit être en matière souple, non coupante et ne doit pas dépasser la largeur du garde-boue arrière.

L'angle de celle-ci devra être compris entre 0 et 35° par rapport à l'axe vertical.

ART. 17 – BEQUILLE (*)

Chaque motocycle dans le parc fermé doit être équipé d'une béquille afin d'assurer sa stabilité. La béquille doit faire partie intégrante du châssis de la moto telle qu'homologuée. En l'absence de cette béquille, l'accès au parc fermé ne sera pas autorisé. Sa dépose est interdite pendant toute la durée de la manifestation.

(*) Uniquement pour l'enduro et l'X-Trem. Pour les autres épreuves, celle-ci peut être retirée.

ART. 18 – MARQUAGE

Pièce	Mode d'identification	Nombre	Disposition des marques d'identification	Disciplines
Cadre (partie principale)	Peinture *	1	Tête de fourche, côté droit	Toutes
Roues (moyeux)	Peinture *	2	Sur chaque moyeu	Enduro
Carter moteur	Peinture *	1	Côté droit	Toutes
Silencieux	Peinture *	1		Toutes

* ou autocollant inamovible (destructible).

A la fin des contrôles techniques, le coureur signera une déclaration certifiant que les éléments ont été correctement marqués et que son motocycle est conforme aux documents et déclarations fournis. Cette déclaration doit indiquer le numéro du cadre.

Pour certaines disciplines, des compléments ou précisions peuvent être apportés dans le règlement sportif.

II) CHAMPIONNAT DE FRANCE D'ENDURO

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition en 2010 le Championnat de France d'Enduro. Toute personne physique ou morale qui organise ou qui prend part à cette compétition est censée connaître le présent règlement. Elle s'engage à se soumettre sans réserve à toutes ses prescriptions.

Aucune clause du règlement particulier de l'épreuve ne peut être ni contraire ni complémentaire au présent règlement.

Après l'ouverture des engagements, aucune modification ne devra être apportée au règlement particulier, sauf cas de force majeure et sur décision des Commissaires sportifs. Le cas échéant, tous les concurrents doivent être informés du changement avant le départ.

Si une lacune est constatée, elle devra faire l'objet d'une étude et être portée éventuellement au règlement de l'année suivante.

DEFINITION :

Le Championnat de France d'Enduro est une compétition individuelle sur deux étapes distinctes sanctionnées par un classement journalier.

ART. 1 - CALENDRIER

Tous les clubs affiliés à la F.F.M. peuvent prétendre organiser une épreuve de Championnat. Il convient d'en faire la demande avant le **1^{er} octobre** de l'année précédente. Les épreuves retenues pour 2010 se dérouleront aux dates suivantes :

20-21 mars	M.C. DES ORCHIDEES – Champagne-Mouton (16)
24-25 avril	ISSOIRE M.V. – Issoire (63)
05-06 juin	SCAER M.V. – Scaër (29)
03-04 juillet	M.V. HAUTE LOZERE – Langogne (48)
18-19 septembre	M.C. PEYRATOIS – Peyrat-le-Château (87)

Aucune épreuve ne pourra compter pour un Championnat de Ligue.

Si pour une raison quelconque (sauf élection nationale ou référendum le même jour), l'une d'entre elles devait être annulée, elle ne serait pas remplacée.

ART. 2 - TITRES ET RECOMPENSES

2.1 Championnat de France

Des titres de Champions de France seront décernés aux vainqueurs des classements par classe dans les deux catégories (Elite et Nationale), dans les catégories Juniors (open : E1 – E2 – E3) et Féminines.

Les titres ne seront décernés qu'aux pilotes ayant marqué des points dans au moins cinq journées.

2.2 Trophée de France

Des titres de Vainqueurs de Trophée de France seront décernés aux premiers des classements Vétérans, 50 cc, Juniors 125 cc 2T (16 ans à moins de 19 ans au 1^{er} janvier de l'année du Championnat) et National 125 cc 4T.

Les titres ne seront décernés qu'aux pilotes ayant marqué des points dans au moins cinq journées.

2.3 Championnat Constructeurs

Art. 1 – Concept

Créer un Championnat Constructeurs sur le Championnat de France d'Enduro.

Art. 2 - Modalité d'inscription

Pour y participer, les constructeurs devront envoyer à la F.F.M. (Catherine JULLIET) avant le 31 janvier 2010, les noms des pilotes retenus.

Art. 3 - Choix des pilotes

Les pilotes, au nombre de deux, pourront être Elite 1, 2 ou 3 et Juniors et devront être inscrits dans deux classes différentes. La liste devra comporter le nom d'un pilote remplaçant en cas de blessure d'un des titulaires. Une fois communiquée à la F.F.M., la liste ne pourra plus être modifiée.

Art 4. - Les points

Les points de ce Championnat seront attribués en fonction de ceux marqués par les pilotes dans leur catégorie respective.

En cas de défection d'un pilote officiel, le pilote remplaçant marque les points à compter de l'épreuve du remplacement. Les points marqués précédemment restent acquis au team.

A la fin de chaque journée de course, si des marques sont ex-aequo au nombre de points Championnat, elles seront départagées au cumul des temps chronométrés réalisés par leurs pilotes dans les spéciales.

En fin d'année, le constructeur comptabilisant le plus de points aura le titre de Champion des Constructeurs.

ART. 3 - CONCURRENTS

3.1 Capacité

Le nombre de concurrents admis à prendre le départ ne devra pas être supérieur à **7** par kilomètre de circuit, avec un maximum de **330** partants.

3.2 Ouverture des épreuves

10 pilotes étrangers maximum par épreuve pourront participer s'ils remplissent une des conditions suivantes :

- **soit posséder une licence compétition délivrée par la F.F.M.,**
- **soit être titulaires d'une licence F.I.M. ou U.E.M.**

Ces pilotes ne pourront concourir que dans le Trophée Etrangers et au Championnat de France Constructeurs sous réserve d'avoir été inscrits selon les modalités de l'article 2.3 (ils n'apparaîtront pas dans les classements du Championnat de France ; les points marqués par ces pilotes seront réattribués aux pilotes suivants).

3.3 Ouverture du Championnat

Pourront disputer le Championnat de France :

- les licenciés de nationalité française :
 - titulaires d'une licence internationale, U.E.M. ou nationale NCA, du permis correspondant à leur machine et du CASM pour les pilotes en première année de licence,
 - ou bien être titulaires du CASM et du BSR pour les pilotes âgés de 14 à 16 ans pour la catégorie 50 cc.
- les pilotes étrangers, détenteurs d'une licence annuelle délivrée par la F.F.M. et pouvant justifier, avant la première épreuve du Championnat, d'une résidence en France depuis au moins trois années consécutives ou de la détention d'une licence F.F.M. depuis au moins trois années consécutives pour les non-résidents sur le territoire français. Ils devront en avoir fait la demande par écrit avant la première épreuve auprès du Service Sportif de la F.F.M.

Pourront concourir en catégorie Elite les pilotes :

- figurant sur la liste Elite Enduro,
- titulaires d'une licence inter cross durant une année dans les trois années antérieures à l'année en cours,
- étrangers inscrits au Championnat du Monde d'Enduro et/ou U.E.M.,
- figurant sur la liste Experts Trial.

La liste de notoriété figure en Annexe.

Les licences NCB (sauf pour les catégories Féminine et 50cc) et une manifestation sont interdites.

ART. 4 - CLASSEMENT

4.1 De l'épreuve

Chaque jour, les organisateurs établiront les classements suivants pour chaque catégorie :

Championnats :

- Elite E 1
- Elite E 2
- Elite E 3
- Juniors (Open issu des classes : E1-E2-E3) (moins de 21 ans au 1er janvier de l'année du Championnat)
- Nationale E 1
- Nationale E 2
- Nationale E 3
- Féminines
- Constructeurs

E 1 = de 100 cc à 125 cc 2T et de 175 cc à 250 cc 4T

E 2 = de 175 cc à 250 cc 2T et de 290 cc à 450 cc 4T

E 3 = de 290 cc à 500 cc 2T et de 475 cc à 650 cc 4T

En cas de changement de catégorie et/ou de classe pendant l'année, le pilote n'apparaîtra pas dans le classement de sa nouvelle catégorie. Les points qu'aurait pu marquer ce pilote seront réattribués aux pilotes suivants.

Trophées :

- Vétérans (37 ans au 1er janvier de l'année du Championnat)
- 50 cc (moins de 19 ans au 1er janvier de l'année du Championnat)
- 125 cc 2 T (juniors de 16 ans à moins de 19 ans au 1^{er} janvier de l'année du Championnat)
- 125 cc 4 T
- Etrangers (toutes classes confondues)

4.2 Du Championnat

Les points des classements par classe pour les trois catégories acquis chaque jour par les pilotes français sans tenir compte, le cas échéant, des résultats des concurrents étrangers et des pilotes ayant changé de catégorie et/ou de classe pendant l'année du Championnat, seront attribués selon le barème suivant : **25, 20, 16, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.**

Dans toutes les catégories, un classement sera établi par classe pour chaque jour de course.

En cas d'ex-aequo, les concurrents seront départagés en fonction du nombre de places de premier, de places de second, etc, et en dernier ressort, le dernier meilleur résultat enregistré entre les ex-æquo sera prépondérant.

4.3 Des Trophées

Les points des Trophées seront attribués suivant les mêmes modalités que pour le Championnat.

Les pilotes ayant 37 ans au 1^{er} janvier de l'année du Championnat pourront choisir entre la catégorie Vétérans ou une classe de cylindrée (E1, E2, E3) en catégorie Nationale. Ils ne pourront pas cumuler les classements.

Règle particulière en cas de concurrence de date avec une épreuve de Championnat d'Europe : les pilotes participant à une épreuve de Championnat d'Europe à l'étranger le jour d'un Championnat de France se verront attribuer les points qu'ils marqueront lors de cette épreuve.

ART. 5 - CHANGEMENT DE CATEGORIE

ATTENTION :

La catégorie Elite 2011 comprendra les :

- Pilotes ayant marqué des points au classement Scratch Elite 2010,
- 5 premiers pilotes du classement Scratch National (E1, E2, E3) 2010,
L'attribution des points pour le classement Scratch national (officieux) se fera selon le barème suivant : 40, 39, 38, 37, 36, 35, 34, 33, 32, ..., 5, 4, 3, 2, 1, pour chacune des manches. Le classement final sera établi sur la totalité des résultats moins 1 (X-1),
- Pilotes Juniors classés de la 1^{ère} à la 3^{ème} place du classement 2010 (âgés de 18 ans à moins de 21 ans au 1^{er} janvier de l'année en cours) sur demande écrite du pilote envoyée avant le 31 janvier, et soumise à l'accord de la C.E.R.,
- Pilotes Juniors en 2010 âgés de plus de 21 ans au 1^{er} janvier de l'année du Championnat ayant choisi cette catégorie,
- Pilotes de la catégorie Nationale sur demande écrite du pilote envoyée avant le 31 janvier et soumise à l'accord de la C.E.R..

La catégorie Juniors comprendra les :

- Pilotes nationaux âgés de 18 ans à moins de 21 ans au 1^{er} janvier de l'année du Championnat désirant rouler dans cette catégorie,
- Pilotes Juniors âgés de 18 ans à moins de 21 ans au 1^{er} janvier de l'année du Championnat désirant rester dans cette catégorie.

Descente :

- Les pilotes Elite n'ayant pas marqué de points dans le classement Scratch (E1, E2, E3) pendant les deux années antérieures à l'année du Championnat descendront systématiquement dans la catégorie nationale,
L'attribution des points pour le classement Scratch Elite (officieux) sera attribué suivant le barème suivant : 40, 39, 38, 37, 36, 35, 34, 33, 32, ..., 5, 4, 3, 2, 1, pour chacune des manches moins 1 (X-1).
- Les pilotes issus de la catégorie Juniors classés à partir de la 4^{ème} place et ayant plus de 21 ans au 1^{er} janvier de l'année du Championnat et à la demande écrite du pilote envoyée avant le 31 janvier.

Nota : Un pilote National qui refuse son passage dans la catégorie supérieure ne pourra pas marquer de points au Championnat durant les deux années suivantes.

La C.E.R. étudiera les demandes de dérogation écrites et motivées de pilotes, envoyées avant le 15 octobre 2010.

ART. 6 - ACCUEIL ADMINISTRATIF

L'accueil administratif et le contrôle technique se dérouleront le vendredi. Les heures et lieux devront figurer sur le règlement. Le pilote lui-même devra s'y présenter.

A leur arrivée sur le lieu de l'épreuve, les concurrents régulièrement engagés doivent se présenter à l'accueil administratif munis de :

- la confirmation de leur engagement,
- la licence,
- le permis de conduire,
- le CASM pour les pilotes en première année de licence et ceux âgés de moins de 16 ans (le BSR est obligatoire pour les pilotes entre 14 et 15 ans),
- la carte grise du motocycle,
- le procès verbal de réception établi par le service des mines (pour les réceptions à titre isolé),
- les W garage et les WW ne sont pas autorisés,
- les motos devront répondre à la législation française en terme d'immatriculation et plus particulièrement à la validation des cartes grises étrangères (délai de 3 mois à compter de la 1^{ère} date de mise en circulation),

- l'attestation d'assurance de la moto. Dans le cas d'une attestation d'assurance type garage ne précisant pas le numéro d'immatriculation, celle-ci devra être accompagnée d'un document émanant de l'assureur certifiant que la machine est bien assurée pour l'utilisateur désigné.
En cas de prêt de la machine, des attestations de prêt et d'assurance précisant l'immatriculation devront être fournies.

N.B. Les motos non homologuées par type en France devront présenter le procès-verbal de réception individuel des mines et pour les motos étrangères l'autorisation de prêt.

En contrepartie, l'organisateur remettra aux concurrents un dossier de l'épreuve comprenant :

- le plan du circuit et des spéciales,
- la feuille de route comprenant les précisions suivantes :
 - kilométrages intermédiaires,
 - praticabilité du parcours,
 - emplacements des contrôles horaires,
 - points de ravitaillement,
 - temps impartis entre chaque contrôle horaire,
 - heures de départ,
- les cartons de contrôles horaires et de passage (peuvent être également remis au moment du départ au parc fermé),
- un bracelet d'identification,
- un transpondeur en contrepartie d'un dépôt de garantie de 200 euros.

ART. 7 - ENGAGEMENTS

Les droits d'engagement sont fixés à :

Engagements à l'année :

- 125 euros pour les pilotes Elites et Juniors,
- 110 euros pour les pilotes Nationaux.

Les engagements à l'année seront ouverts du 4 au 31 JANVIER inclus.

Engagements épreuve par épreuve :

- 135 euros pour les pilotes Elites et Juniors,
- 120 euros pour les pilotes Nationaux.

Les droits seront majorés de :

- 25 euros pour les pilotes s'engageant dans les 3 semaines précédant la manifestation.

Les engagements épreuve par épreuve seront ouverts à partir du 1^{er} FEVRIER et clos au minimum 15 jours avant la date de l'épreuve.

Aucun engagement ne sera pris en considération à compter du mardi précédant chaque épreuve.

Les pilotes auront la possibilité de s'engager soit par internet, soit par l'envoi d'un bulletin d'engagement à la F.F.M.

Engagement internet : à l'adresse <http://engagements.ffmoto.org> ou www.ffmoto.org

Engagement traditionnel : les bulletins d'engagements seront disponibles par téléchargement sur le site www.ffmoto.org ou sur demande auprès de la F.F.M., Catherine JULLIET au 01.49.23.77.11.

En cas de désistement, les droits d'engagement seront remboursés :

Engagements à l'année :

- en totalité jusqu'à 45 jours avant l'épreuve,
 - à 50 % à moins de 45 jours avant l'épreuve,
- uniquement sur envoi du formulaire prévu à cet effet, accompagné d'un justificatif, cachet de la poste faisant foi.

Engagement épreuve par épreuve :

- à 50 % jusqu'à 45 jours avant l'épreuve, uniquement sur envoi du formulaire prévu à cet effet, accompagné d'un justificatif, cachet de la poste faisant foi,
- pas de remboursement à moins de 45 jours avant l'épreuve quelle que soit la cause du désistement.

Les priorités seront déterminées par la date de réception à la F.F.M. des demandes d'engagement valides (dûment complétées et accompagnées du (des) chèque(s) correspondant(s) pour les inscriptions via un bulletin d'engagement, ou accompagnées du mode de règlement choisi pour les inscriptions par internet).

Sauf demande écrite du pilote envoyée à la F.F.M., le dépôt de garantie pour le transpondeur ne sera pas retourné, mais détruit en fin de saison.

ART. 8 - MOTOCYCLES – VERIFICATIONS TECHNIQUES**Voir I : REGLES TECHNIQUES GENERALES**

Après l'accueil administratif, les pilotes eux-mêmes doivent présenter leur machine dûment homologuée, dans un parfait état de propreté, au contrôle technique. **Les horaires des contrôles techniques sont les suivants :**

- 13 heures à 15 heures pour les catégories Elites et Juniors,
- 17 heures à 18 heures pour les pilotes participant au Championnat Constructeurs,
- 14 heures à 19 heures pour les catégories Nationales et Féminines.

→ SANCTION

Non présentation dans la tranche horaire prévue : 1 minute

IMPORTANT

A l'issue de ce contrôle, tout changement de machine est interdit.

Par la suite, aucune réclamation concernant une marque "oubliée" ne sera acceptée.

→ SANCTION

Machines non présentées au contrôle ou non-conformes : refusées au départ et disqualifiées

ART. 9 - PARC FERME

Le contrôle terminé, le pilote doit pousser sa machine immédiatement au parc fermé, munie du transpondeur correspondant au numéro de course, la laisser et ressortir aussitôt sans la bâcher.

A partir de cet instant, ni le pilote, ni son assistant ne seront plus autorisés à effectuer quoi que ce soit sur leur motocycle (ou sur tout autre).

Par ailleurs, tout mouvement de machine pendant la mise en place, la traversée ou la sortie du parc fermé, devra être effectué impérativement moteur arrêté (comme dans la zone de départ).

5 minutes avant l'heure de départ, le pilote pourra y récupérer son motocycle et le déplacer vers la zone de départ.

Un commissaire sera placé à son entrée et ne laissera passer que les concurrents autorisés et les officiels de l'épreuve.

→ SANCTIONS

- | | |
|------------------------------------------------|----------------------|
| - Fumer | disqualification |
| - Laisser des détritrus | 1 minute |
| - Pénétrer moteur en marche | 1 minute |
| - Mise en marche du moteur | disqualification |
| - Travailler sur son motocycle ou sur un autre | disqualification |
| - Recevoir des outils ou des pièces | disqualification |
| - Transpondeur manquant | 1 minute de pénalité |

ATTENTION

A la fin de la première journée, les machines seront rentrées au parc fermé. Afin que le gardiennage se fasse dans les meilleures conditions, le parc fermé devra être entièrement clôturé dans la mesure du possible, prévu sur un revêtement en dur et, la nuit, gardé et éclairé.

ART.10 – ZONE DE DEPART

La zone de départ est contiguë au parc fermé. Aucun travail ou ravitaillement ne peut y être effectué. La zone de départ est considérée comme le parc fermé et les mêmes sanctions y sont applicables.

→ SANCTIONS

- fumer	disqualification
- laisser des détritux	1 minute
- pénétrer moteur en marche	1 minute
- mise en marche du moteur	1 minute
- travailler ou ravitailler sur son motocycle ou sur un autre	disqualification
- recevoir des outils ou des pièces	disqualification

ART. 11 - REPARATIONS

Voir tableau "règles d'assistance" en annexe.

Réparations du système d'échappement**11.1**

Le coureur qui souhaite réparer ou remplacer le silencieux de sa machine est autorisé à le faire à la fin du premier jour, après le dernier contrôle horaire et avant de rentrer au parc fermé. Le travail devra être effectué sous la supervision d'un officiel. 30 minutes supplémentaires seront allouées aux coureurs pour effectuer ce travail. Cette règle s'applique également aux coureurs qui, pour une raison ou une autre, ont été priés par le Directeur de course de faire contrôler leurs machines.

Le coureur peut demander autant de contrôles de niveau sonore qu'il le désire pendant les 30 minutes allouées.

→ SANCTIONS

A la fin des 30 minutes, si le niveau sonore est au-dessus des normes prescrites, le pilote sera disqualifié du départ pour le jour suivant.

11.2

Le coureur obligé, suite à un contrôle de bruit ou à l'ordre donné par un officiel de réparer ou remplacer le silencieux de sa machine, est autorisé à le faire à chaque contrôle horaire, E/S de spéciales.

Si une moto ne passe pas le contrôle du bruit, le coureur doit immédiatement remédier au problème avant le prochain contrôle de bruit.

Le travail devra être effectué sous la supervision d'un officiel. 15 minutes supplémentaires seront allouées aux coureurs pour effectuer ce travail.

A la fin des 15 minutes, si le niveau sonore est au-dessus des normes prescrites, il sera disqualifié.

11.3

Sur tout le parcours et avant l'entrée dans le parc fermé, à la fin de chaque jour, les Commissaires Techniques, peuvent contrôler n'importe quelle machine. Le temps passé pour ce contrôle sera neutralisé.

→ SANCTIONS

Si la machine, pendant ce contrôle, excède de 2 dB/A le maximum autorisé, le pilote sera pénalisé de 60 secondes la première fois et sera disqualifié de la manche la seconde fois.

Non utilisation du tapis environnemental :

1^{ère} sanction	1 minute
2^{ème} sanction	5 minutes
3^{ème} sanction	disqualification

ART. 12 - RAVITAILLEMENT EN CARBURANT

ATTENTION

Le ravitaillement en carburant est autorisé pendant le temps de mécanique au dernier contrôle du 1^{er} jour et à tous les points indiqués par l'organisateur, avec un maximum de trois ravitaillements y compris au CH de départ et d'arrivée, à l'intérieur des limites prévues, entre les drapeaux blancs et jaunes.

Il devra être effectué impérativement moteur à l'arrêt. Aucun carburant ne peut être transporté par le pilote ou sur sa moto, autrement que dans le réservoir.

→ SANCTIONS

- Ravitaillement moteur en marche	disqualification
- Ravitaillement effectué sur le parcours hors des contrôles horaires avec assistance	disqualification
- Récipient supplémentaire pour transport de l'essence	disqualification
- Fumer	disqualification
- Non utilisation du tapis environnemental :	
1 ^{ère} sanction	1 minute
2 ^{ème} sanction	5 minutes
3 ^{ème} sanction	disqualification

ART. 13 - AIDE EXTERIEURE

L'aide extérieure, c'est l'accomplissement par toute personne autre que le pilote ou un officiel dans l'exercice de ses fonctions de toute action entraînant un contact avec la moto.

L'aide extérieure est autorisée à tous les CH avec assistance indiqués par l'organisateur, ainsi qu'au dernier contrôle horaire du 1^{er} jour.

Tous les autres points ou zones sont considérés « sans assistance ».

Seul le remplacement des pneumatiques doit être effectué par le pilote et uniquement au dernier contrôle horaire du 1^{er} jour.

NOTA :

- Le démontage de la roue ou son remontage sur le motorcycle peut être effectué par l'assistance.
- Le graissage de la chaîne ne peut être effectué qu'aux contrôles horaires avec assistance

Voir tableau "règles d'assistance" en annexe.

→ SANCTION

Hors des limites prévues et hormis les activités précisées ci-dessus, toute aide extérieure entraînera la disqualification du pilote.

ART. 14 - DEBUT DE LA JOURNEE

Chaque matin, les pilotes pourront pénétrer dans le parc fermé 5 minutes avant l'heure prévue pour leur départ et pousseront leur motorcycle jusqu'à la zone de départ.

Aucun travail ne peut être effectué sur une moto dans le parc fermé ou dans la zone de départ.

Dans toute la zone parc et départ, le déplacement des machines doit se faire moteur à l'arrêt.

ART. 15 - DEPARTS

Ordre des départs :

Pour la première épreuve :

- les pilotes Elites partiront selon la place obtenue dans les classements par classe 2009.
- les pilotes Juniors partiront selon la place obtenue dans le classement 2009,

Les autres pilotes Elites et Nationaux partiront par classe dans l'ordre des numéros, les autres Juniors également toutes classes confondues.

Pour les épreuves suivantes, les pilotes partiront selon leur place aux classements provisoires par classe. Les pilotes n'ayant pas marqué de points partiront par classe dans l'ordre des numéros : Elites ayant marqué des points, suivis des Elites ayant 0 point selon l'ordre des numéros.

Les départs s'échelonnent toutes les minutes par tranche de deux ou trois pilotes selon l'ordre suivant : catégorie Elites, suivie de la catégorie Juniors, suivie de la catégorie Nationale :

1^{er} manifestation : E1 – E2 – E3 - Juniors – Féminine - 50cc/125 cc 4T — N1 – N2 – N3 – Vétérans

2^{ème} manifestation : E2 – E3 – E1 - Juniors – Féminine - 50cc/125 cc 4T — N2 – N3 -- Vétérans – N1

3^{ème} manifestation : E3 – E1 – E2 - Juniors – Féminine - 50cc/125 cc 4T — N3 -- Vétérans – N1 – N2

4^{ème} manifestation : E1 – E2 – E3 - Juniors – Féminine - 50cc/125 cc 4T — Vétérans – N1 – N2 – N3

Etc.

Dans la catégorie Elites, il devra être laissé deux minutes entre chaque classe de cylindrée ainsi qu'entre la catégorie Elites et la catégorie Juniors.

Les tranches de numéros de chaque catégorie sont les suivantes :

Juniors : 1 à 99

E 1 : 1 à 99

E 2 : 1 à 99

E 3 : 1 à 99

N 1 : 101 à 299

N 2 : 301 à 499

N 3 : 501 à 699

Féminines : 701 à 725

50 cc : 726 à 749

125 cc 4T : 751 à 775

Vétérans : 801 à 999

Les pilotes ayant terminé aux 10 premières places des classements finaux du Championnat 2009 (exclusion faite des Nationaux montant en Elite et des Juniors ne rentrant plus dans le critère d'âge) se voient attribuer des numéros de course correspondant à leur classement.

Les autres pilotes pourront choisir leur numéro (engagement par internet) ou se verront attribuer un numéro par le Service Enduro (engagement par courrier) parmi ceux qui sont disponibles.

ART. 16 - PRESENTATION AU DEPART

Au début de chaque journée, les pilotes devront se présenter à l'heure exacte prévue par l'organisateur.

L'organisateur devra fournir une liste des pilotes autorisés à prendre le départ chaque jour.

Au début de chaque étape journalière, les coureurs recevront le signal de départ à l'heure exacte qui est prévue pour chacun d'entre eux. Dans la minute qui suit le signal de départ, le coureur doit mettre son moteur en marche sur la ligne de départ et franchir, sous l'impulsion du moteur, une autre ligne située à 20 mètres de la ligne de départ.

Si un coureur n'est pas sur la ligne de départ lorsque le signal de départ est donné, il ne subira aucune pénalité à condition d'amener son motocycle à la ligne de départ, de le mettre en marche, et de franchir la ligne des 20 mètres dans la minute qui suit le signal de départ. Les coureurs qui arrivent avec plus d'une minute de retard seront pénalisés de 60 secondes par minute. La minute dans laquelle ils sont arrivés sur la ligne de départ sera considérée comme nouveau temps de départ et, avant que cette minute expire, ils devront observer la procédure de départ stipulée ci-dessus. Les coureurs qui arrivent avec plus de > 30 minutes de retard seront disqualifiés.

Tous les motocycles doivent être mis en marche au moyen du kick ou de tout autre dispositif de démarrage, soit électrique, soit mécanique, sans exiger la rotation de la roue motrice.

Si le moteur s'arrête avant que le motocycle n'ait franchi la deuxième ligne, le coureur doit le remettre en marche et passer cette ligne dans la minute qui suit le signal de départ, ceci pour ne pas être pénalisé. Un coureur qui ne franchit pas la ligne des 20 mètres dans la minute qui suit le signal de départ, sera pénalisé de 10 secondes.

Il pourra dès ce moment mettre sa machine en marche par tout moyen à sa convenance après la ligne des 20 mètres sans aide extérieure.

Un coureur qui ne réussit pas à mettre son moteur en marche, ou si celui-ci s'arrête dans la zone entre les deux lignes de départ, ne doit pas retourner à la zone de départ après le délai d'une minute. Il est obligé de pousser son motocycle dans la minute dans la direction du parcours et de traverser la ligne des 20 mètres afin de ne pas gêner les autres coureurs.

Un coureur dont le cas est examiné et qui désire prendre le départ pourra le faire, sauf si des raisons de sécurité sont invoquées. Le coureur perd son droit au départ seulement après confirmation de sa disqualification par le Jury.

16.1 Eclairage

IMPORTANT

L'éclairage de la moto devra fonctionner lors du départ de chaque jour. Un panneau "phare allumé" placé devant la zone de départ rappellera cette obligation. Tout concurrent dont la lumière ne fonctionne pas devra la réparer au plus tard après avoir satisfait à la procédure de départ.

Au départ des 1^{er} et 2^{ème} jours, la machine doit avoir obligatoirement une plaque phare en état. Toute moto ne répondant pas à cet article sera disqualifiée.

Réparation de la lumière : même procédure que pour le système d'échappement

→ SANCTIONS

Ligne des 20 mètres non franchie aux conditions ci-dessus	10 secondes
Mise en marche du moteur dans la zone de départ avant le signal du Commissaire	1 minute
Eclairage non réparé après 15 minutes	disqualification

ART. 17 - ITINERAIRE

Il est composé de :

- parcours de liaison à réaliser à un temps imparti et comprenant des contrôles horaires (4 CH recommandés) ; le temps maximum de course ne devra pas excéder 7 h 30 mn avec les temps B,
- de tests chronométrés.

Le kilométrage doit comporter 420 kms pour les catégories Elites (tolérance plus ou moins 10 %) en deux jours comprenant seulement 20 % de voies goudronnées au maximum sur 3 boucles journalières (recommandé) de 70 kms (plus ou moins 10 %).

L'itinéraire doit être praticable dans les deux sens par n'importe quel temps et réalisable pour les motos de la plus petite cylindrée. Le deuxième jour, son sens peut être contraire au premier, sauf décision du Directeur de Course par mesure exceptionnelle.

Les distances officielles doivent être considérées comme exactes.

L'itinéraire doit être en permanence emprunté dans le sens prévu par l'organisation ; les CP et CH doivent être franchis dans l'ordre croissant (1, 2, 3) ou dans l'ordre fixé par l'organisateur.

→ SANCTION

Non respect : disqualification

ART. 18 - TEMPS IMPARTIS

La catégorie Nationale pourra disposer d'un temps différent de la catégorie Elite selon la difficulté du terrain.

Dimanche, l'arrivée du premier concurrent ne devra pas, dans tous les cas, excéder 16 heures avec les temps A.

Les Elites et les Juniors effectuent 3 tours le samedi et le dimanche, les Nationaux, les Vétérans, les 50 cc et les Féminines 2 tours.

(L'organisateur peut modifier le nombre de tours si nécessaire, se référer au règlement particulier).

N.B. Le circuit des Elites pourra être allégé de certaines difficultés pour les autres catégories.

ART. 19 - SIGNALISATIONS

Compte tenu que l'épreuve se déroule sur des chemins ouverts à la circulation, les concurrents doivent obligatoirement respecter les signalisations du Code de la Route et celles mises en place par l'organisateur. Les officiels peuvent vérifier ce respect en surveillant le parcours.

Il est interdit de quitter l'itinéraire indiqué sur les feuilles de route et fléché, pour quelque raison que ce soit. Il incombe aux conducteurs de suivre cet itinéraire, et le fait de s'être égaré ne sera pas accepté comme excuse pour un retard ou pour avoir manqué un contrôle horaire ou de pointage.

- cas 1 : un seul sens de circuit : fléchage rouge,
- cas 2 : deux sens de circuit, bleu le premier, rouge le second.

Aucune réclamation à ce sujet ne sera admise. Dans le cas où les organisateurs désirent que les conducteurs empruntent un chemin très précis, par exemple : le long d'une prairie, de champs cultivés ou de terrains privés, ils doivent baliser avec précision et clairement le chemin à suivre (piquets, cordes, banderoles).

➔ SANCTIONS

- | | |
|-------------------------------------------------------------|-------------------------|
| - Sortir volontairement du parcours fléché | disqualification |
| - Passer en dehors d'une section banderolée | disqualification |
| - Sortir du chemin balisé par piquets, cordes ou banderoles | disqualification |
| - Emprunter le circuit à l'envers | disqualification |
| - Ne pas respecter les règles de la circulation | disqualification |

Des exemplaires de toutes les flèches et panneaux utilisés sur le parcours doivent être exposés à côté de l'horloge de départ.

Drapeaux rouges : placés devant la table de contrôle des CP.

Drapeaux jaunes : placés de façon visible 20 mètres avant la table de contrôle, ils indiquent la fin de la zone de contrôle ; ayant passé ces drapeaux avec la machine, le pilote doit obligatoirement pointer.

Drapeaux blancs : placés à 200 mètres de chaque côté de la route, ils indiquent le début de la zone de contrôle.

Le ravitaillement ne pourra s'effectuer qu'aux CH entre les drapeaux blancs et jaunes.

Drapeaux bleus : placés à 200 mètres de part et d'autre de la route, ils indiquent un contrôle de passage.

Drapeau blanc et jaune barré d'une croix noire = CH sans ravitaillement.

ART. 20 - CONTROLES HORAIRES

Il est obligatoire d'utiliser le tapis environnemental. Il devra être constitué d'une semelle imperméable et textile absorbant dont les dimensions minimum sont 2 000 x 1 000 cm.

Les contrôles horaires seront au nombre de quatre (recommandé) (cinq en cas de circuit type "cerise"), chacun d'entre eux étant considéré comme une épreuve indépendante. Les moyennes retenues peuvent être différentes et les pénalisations subies sont additionnées les unes aux autres. L'assistance et le ravitaillement sont autorisés à trois CH maximum désignés par l'organisateur.

L'enregistrement des temps sera effectué électroniquement et permettra de calculer les pénalisations encourues par les concurrents au cours de chacune des deux journées (voir art. 23 et 24), ou tout autre système validé par la CER/FFM et ou le Jury.

Chaque contrôle horaire ne devra pas être séparé de son suivant immédiat de plus de 30 kms et 45 mns en temps A pour les Elites, hors temps spéciales.

Les moyennes retenues, qui devront varier en fonction de la praticabilité de chaque tronçon intermédiaire, ne devront jamais excéder 50 km/h.

Dès l'instant où le pilote, avec sa moto, aura franchi le drapeau jaune, il devra faire pointer son carton. Néanmoins, le pilote est autorisé à aller se renseigner à pied auprès de l'horodatrice.

L'heure de pointage retenue est l'heure de passage lorsque la roue avant de la moto du concurrent franchit la ligne entre les deux drapeaux jaunes.

Un concurrent qui franchit la ligne entre les deux drapeaux jaunes doit être automatiquement pointé à l'heure du franchissement de cette ligne.

L'organisateur doit mettre en œuvre tous les moyens afin de pouvoir contrôler l'heure réelle du passage des concurrents entre les deux drapeaux jaunes. La feuille de pointage tenue au contrôle horaire doit comporter l'heure du passage au drapeau jaune du concurrent ; la personne chargée de pointer le carton du pilote doit y inscrire la même heure.

ATTENTION

Le pilote est seul responsable de son pointage. La zone située entre le drapeau jaune et la table de pointage est considérée comme parc fermé et toute assistance ou intervention est interdite.

→ SANCTIONS

Retard de plus > 30 mn à un CH

disqualification (il peut toutefois continuer la course jusque la décision finale du Directeur de course). Elle s'apprécie à chaque CH à partir de l'heure théorique de pointage.

Retard de plus > 60 mn pour les féminines et les 50 cc

disqualification

Non utilisation du tapis environnemental :

1^{ère} sanction

1 minute

2^{ème} sanction

5 minutes

3^{ème} sanction

disqualification

ART. 21 - CONTROLES DE PASSAGE

Les contrôles de passage seront placés également sur l'itinéraire pour vérifier si les concurrents empruntent correctement le parcours. Ils peuvent être ou non indiqués sur la feuille de route.

Ils seront signalés par des drapeaux bleus placés de part et d'autre de l'itinéraire, 200 mètres avant le poste de contrôle.

L'arrêt est obligatoire au drapeau rouge devant la table.

→ SANCTIONS

Manquer un contrôle de passage

disqualification

Se faire pointer sans marquer l'arrêt

1 minute

ART. 22 - CARTON DE CONTROLE

Pour assurer le déroulement de la partie régularité de l'épreuve et permettre d'établir par la suite des classements, un carton unique est prévu.

Ce carton type F.F.M. doit être remis aux pilotes à l'entrée du parc fermé.

ATTENTION

Il incombe aux pilotes de le faire viser à tous les contrôles et de le remettre à celui de l'arrivée en s'assurant que chaque timbrage est bien imprimé (contrôles horaires) ou que chaque poinçon est bien découpé (contrôles de passage).

→ SANCTIONS

Modifier ou ajouter un pointage

disqualification

Ne pas être pointé à un CH

disqualification

Perte du carton de pointage

10 secondes

ART. 23 - CALCUL DES PENALITES HORAIRES POUR RETARD

Chaque minute d'avance ou de retard sur le temps théorique ou idéal sera sanctionnée de 60 secondes de pénalité

Toute avance ou tout retard enregistré à un CH entraîne l'ajustement de l'heure théorique de pointage aux CH suivants, de sorte que les temps de parcours alloués pour chaque tronçon ne subissent aucune modification.

L'heure timbrée devient l'heure de départ du CH suivant ; le retard n'est pas rattrapable.

Heure théorique = heure à laquelle le pilote aurait dû pointer sans avance ni retard depuis son heure de départ.

Heure idéale = heure recalculée après avoir pointé en retard ou en avance ou après neutralisation.

ART. 24 - MESURES EXCEPTIONNELLES

24.1 Section impraticable

Si pour des raisons de force majeure (éboulement, inondation, etc), une section devient impraticable, le Directeur de Course pourra dévier le parcours à condition que la modification concerne tous les pilotes ou exclusivement une catégorie.

24.2 Neutralisation partielle

Si, pour une cause imprévue (ex : un problème dans la spéciale a bloqué pendant 3 minutes les départs de cette spéciale), le Directeur de Course ou l'officiel présent pourra indiquer sur le carton la durée de la neutralisation.

24.3 Neutralisation complète d'un contrôle

Si, par exemple, un contrôle a été mal placé par rapport au plan de la course, le Directeur de Course devra neutraliser le contrôle concerné, c'est-à-dire que les pointages de l'horodatrice de contrôle ne seront pas pris en considération.

Par la suite, si le contrôle est remis en place, les coureurs doivent être avertis au contrôle horaire de départ que le contrôle nécessaire est remis à sa bonne place et que le contrôle horaire sera compté.

24.4 Demande de tolérance spéciale

Si un pilote peut convaincre un jury qu'il a été retardé par suite de circonstances exceptionnelles, indépendantes de sa volonté, comme par exemple un retard causé par un arrêt pour apporter le premier secours à un blessé en cas d'accident grave, une tolérance de temps lui sera accordée.

Le prétexte d'avoir été gêné par un autre concurrent ne peut être accepté comme excuse valable.

Suite à une neutralisation, les pilotes doivent recalculer leur heure de pointage idéale suivant l'heure inscrite au CH suivant la neutralisation (ne pas revenir à son heure théorique).

ART. 25 - SPECIALES

Le kilométrage total sur les deux jours devra être supérieur à 40 kms.

La première spéciale doit avoir lieu sur un parcours de 3 à 6 kilomètres et doit être proche du contrôle précédent. Elle ne devra pas comporter d'endroits difficilement praticables.

La piste devra être balisée de bout en bout, le début, le sens et la fin clairement précisés par banderoles ou panneaux.

Le coureur doit passer l'arrivée et ne pourra pas s'arrêter dans les 30 mètres suivants. La ligne des 30 mètres doit être marquée clairement sur le sol.

La spéciale en ligne devra être exempte de toute possibilité de couper.

Leur installation devra être terminée 48 heures avant le départ afin que les concurrents puissent les reconnaître à pied.

Les spéciales, en aucun cas, ne pourront être secrètes.

La prise des temps se fera au 1/100e de seconde, le départ étant donné individuellement à chaque conducteur.

Afin de faciliter le travail des chronomètres, le départ et l'arrivée doivent être situés aussi près que possible l'un de l'autre, sauf pour la spéciale en ligne.

La spéciale en ligne pourra être ou non chronométrée au premier tour. Le Directeur de course en accord avec le jury devra le préciser avant le départ de chaque manche.

Un service de secours devra être présent et des commissaires en nombre suffisant devront contrôler son bon déroulement.

LES BANDEROLES TISSEES EN NYLON OU EN TISSU SONT INTERDITES DANS LES EPREUVES SPECIALES.

ATTENTION

Tout pilote qui se retrouve involontairement hors du balisage doit reprendre la piste à l'endroit où il est sorti.

→ SANCTIONS

Couper volontairement le balisage	disqualification
Ne pas reprendre la piste à l'endroit où l'on est sorti	1 minute
Renverser volontairement le piquetage	1 minute
Reconnaître la spéciale autrement qu'à pied avant la course	disqualification

ART. 26 - 1ère JOURNEE - FIN DE JOURNEE

L'entrée dans le CH de pre-finish est signalée par un drapeau blanc barré d'une croix noire. Les drapeaux jaunes situés avant la table de pointage sont aussi barrés d'une croix noire.

Le ravitaillement est interdit.

Aucune mécanique n'est autorisée à ce contrôle, sauf celle effectuée par le pilote avec les outils qu'il transporte sur lui. Aucune pièce ne pourra être remplacée ou donnée par l'assistance.

Dès que les pilotes auront franchi le CH de pre finish, ils disposeront de 15 minutes, quelle que soit leur catégorie, pour opérer les réparations nécessaires sur leur machine.

Plan de disposition du CH pre-finish et dernier CH ci-dessous.

Un tapis devra être utilisé obligatoirement pour recueillir la terre amassée sur les motos et enlevée par les pilotes. Lorsque le CH de pre-finish est situé en milieu urbain, le nettoyage des motocycles, de quelque nature que ce soit, est interdit.

→ SANCTION

Nettoyage des motocycles, de quelque nature que ce soit, au CH de pre-finish quand il est situé en milieu urbain	30 euros
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------

ART. 27 - ORGANISATION DE LA FIN DE LA PREMIERE JOURNEE

Au dernier contrôle horaire de chaque jour, chaque concurrent peut pointer en avance, sans pour cela encourir de pénalités.

Pour tous les pilotes, la procédure suivante est applicable :

- Immédiatement après le pointage au CH d'arrivée, les pilotes pousseront leur moto vers la zone des vérifications techniques contiguë.
- En cas d'abandon ou de retard supérieur à > 30 mn (ou de > 60 mn pour les catégories 50cc et Féminines) ayant entraîné la disqualification, les pilotes désireux de prendre part à la course du lendemain devront se présenter au CH d'arrivée avant l'expiration d'un délai fixé à une heure (1 h 30 mn pour les catégories 50 cc et Féminines) décompté à partir de leur heure théorique de pointage d'arrivée. Ils devront obligatoirement procéder aux contrôles techniques.
- Le changement du châssis (cadre) est interdit.

→ SANCTIONS

Moteur en marche après avoir franchi le dernier CH	1 minute
Retard au dernier CH	1 minute de pénalité par minute de retard
Moto non présentée au contrôle technique après abandon	disqualification

ART. 28 - FIN D'EPREUVE

Le conducteur devra retirer sa moto une demi-heure après l'heure théorique d'arrivée du dernier concurrent de sa catégorie et de sa classe de cylindrée sur présentation de la carte grise.

Pendant ce temps, les commissaires chargés de la vérification technique devront s'assurer que toutes les pièces marquées sont bien en place sur la moto et qu'aucune irrégularité n'a été commise.

Dans le cas contraire, le ou les pilote(s) concerné(s) doivent être convoqués pour constatation.

Les trois premiers pilotes classés devront obligatoirement assister à la remise des prix, à condition qu'elle soit organisée avant 19 heures.

Pour les Elites, en cas d'absence non justifiée auprès du Délégué F.F.M. ou du Président du Jury, une amende forfaitaire de 100 € sera appliquée. En cas de non paiement dans les huit jours, les points marqués lors de l'épreuve seront retirés.

➔ **SANCTIONS**

Motocycle remplacé	disqualification
Absence d'une ou plusieurs pièces marquées	disqualification
Sortir la moto du parc fermé avec le moteur en marche	1 minute

ART. 29 - RECLAMATIONS

Les réclamations doivent être déposées conformément aux dispositions du Code Sportif National de la F.F.M..

Le montant de la caution accompagnant la réclamation est de 75 €.

Lorsqu'une réclamation entraîne un démontage du moteur, elle doit être assortie d'une caution de 75 € pour les moteurs à 2 T et de 150 € pour les moteurs à 4 T. Cette somme sera remboursée si la machine démontée s'avère non conforme, ou versée au pilote contraint au démontage si la conformité est reconnue.

ART. 30 - OFFICIELS

- A) Des chronométreurs officiels chargés d'assurer le chronométrage des épreuves spéciales seront désignés par la F.F.M. pour toute épreuve de Championnat.
- B) La désignation du Directeur de Course nommé par la Ligue du club organisateur est subordonnée à l'accord de la Commission qui peut, si elle le juge nécessaire, en nommer un de son choix. Il doit être désigné au moins deux Directeurs de Course Adjointes qui auront la responsabilité des spéciales.
Le Directeur de Course devra être titulaire du spécifique 2ème degré.
- C) Un Délégué et un Membre du Jury seront désignés par la Commission d'Enduro pour chaque épreuve du Championnat. Un Commissaire 2^{ème} degré devra être désigné par la Ligue.
- D) Un Commissaire licencié devra être désigné pour chaque contrôle horaire afin de veiller à la sécurité et à l'application du règlement.
- E) Deux Commissaires techniques licenciés sont désignés pour chaque épreuve par la F.F.M.. La L.M.R. du lieu d'organisation devra obligatoirement désigner en complément deux autres Commissaires techniques licenciés dont un des deux sera titulaire du 2^{ème} degré.
- F) La Commission se réserve de déléguer sur place une personne pour vérifier les choix d'itinéraire et les temps impartis. Les frais seront pris en charge par la F.F.M.

ART. 31 - JURY

Le Jury des Commissaires Sportifs tiendra au minimum trois réunions, la première se déroulant le vendredi soir. Il est composé d'un Commissaire Sportif et de deux Membres de la Commission Nationale, dont un sera le Président du Jury. Le Directeur de course devra assister aux réunions de Jury, mais n'aura pas le droit de vote. D'autres officiels pourront être admis avec voix consultative. Le club organisateur est chargé de la rédaction du rapport du Jury. Ce rapport devra être affiché.

Pendant les séances ouvertes du Jury, la présence des personnes suivantes est obligatoire :

- le secrétaire du Jury,
- le Commissaire Technique de la F.F.M.,

- un Commissaire Technique de l'organisation,
- le responsable du chronométrage,
- le responsable de la sécurité et/ou le Médecin chef,
- le responsable du contrôle administratif,
- le Président du club organisateur,
- le Promoteur du Championnat de France d'Enduro,
- le ou les responsables du tracé du circuit et des spéciales.

Le Commissaire Technique F.F.M., le Médecin chef et le responsable du contrôle administratif devront avoir fait par écrit un rapport pour chaque réunion du Jury.

ART. 32 - REGLES ENVIRONNEMENTALES

Ces règles doivent être prises en compte par les concurrents et les organisateurs.

Les pilotes devront respecter les règles environnementales mises en place par l'organisateur.

Il est obligatoire d'utiliser le tapis environnemental qui devra être constitué d'une semelle imperméable et textile absorbant dont les dimensions minimum sont 2 000 x 1 000 cm.

Il faut :

- prévoir dans le parc assistance des points de dépôt des liquides (bidons ou fûts) pour huiles, liquides de refroidissement, de freins etc,
- être attentif au niveau sonore des machines et de la sonorisation, orienter les hauts parleurs vers le public et non vers les riverains,
- faire des annonces renouvelées au micro pour sensibiliser les pilotes aux règles environnementales, leur demander de reprendre leurs pneus usagers et de ne pas les jeter,
- prévoir dans le parc assistance et aux abords des containers, poubelles et sacs à ordures en nombre suffisant (participants et public), un ou plusieurs points d'eau, des toilettes et douches H et F pour les participants, ainsi que des toilettes pour le public,
- sur les CH et les départs des secteurs chronométrés, prendre toutes dispositions pour préserver l'environnement, préserver les cultures, empêcher le stationnement sur les bas-côtés des routes (prévoir parkings), installer des sacs poubelles et les renouveler si nécessaire,
- enlever dès la fin de l'épreuve toute la signalétique qui aurait été posée sur les itinéraires et les accès aux sites,
- le bulletin d'engagement devra intégrer le phrase suivante : "Je m'engage à respecter les règles techniques, sportives et environnementales de cette épreuve",
- les programmes ou tout support promotionnel devront inclure quelques lignes adressées au public sur le respect de l'environnement tels que : "des poubelles sont à votre disposition, utilisez-les ; ou "ne piétinez pas les cultures", etc.

ART. 33 - RECAPITULATIF DES SANCTIONS

CONTROLE TECHNIQUE	
Non présentation dans la tranche horaire prévue	1 minute
Machine non conforme ou non présentée	refusée au départ et disqualification
Niveau sonore au-delà de 78 dB/A	refusée au départ
Changement de machine	disqualification
Absence d'une pièce marquée	disqualification
Fraude de cylindrée	disqualification du Championnat de l'année en cours
Pendant la manifestation, si la machine, pendant ce contrôle, excède de 2 dB/A le maximum autorisé, le pilote sera pénalisé de 60 secondes la première fois et sera disqualifié de la journée la seconde fois.	

PARC FERME ET ZONE DE DEPART	
Fumer	disqualification
Laisser des débris	1 minute
Pénétrer moteur en marche	1 minute
Mise en marche du moteur dans le parc fermé	disqualification
Mise en marche du moteur dans la zone de départ	1 minute
Travailler ou ravitailler sur son motocycle ou un autre	disqualification
Recevoir des outils ou des pièces	disqualification
Transpondeur manquant	1 minute
REPARATIONS	
Contraires au règlement	disqualification ou autre sanction prévue au présent règlement et/ou au Code sportif F.F.M.
Non utilisation du tapis environnemental	
1 ^{ère} sanction	1 minute
2 ^{ème} sanction	5 minutes
3 ^{ème} sanction	disqualification
RAVITAILLEMENT	
Moteur en marche	disqualification
Effectué sur le parcours et en dehors des C.H. avec assistance	disqualification
Récipient supplémentaire pour le transport de l'essence	disqualification
Fumer	disqualification
Non utilisation du tapis environnemental	
1 ^{ère} sanction	1 minute
2 ^{ème} sanction	5 minutes
3 ^{ème} sanction	disqualification
AIDE EXTERIEURE	
Reçue contrairement au règlement	disqualification ou autre sanction prévue au présent règlement et/ou au Code Sportif F.F.M.
PRESENTATION AU DEPART	
Non fonctionnement de la lumière au départ	remise en état pour pouvoir prendre le départ
Eclairage non réparé	disqualification
Mise en marche du moteur dans la zone de départ avant le signal du commissaire	1 minute
Se présenter en retard	60 secondes par minute de retard
Se présenter avec > 30 minutes de retard	disqualification
Test manqué	10 secondes
Eclairage non réparé après 15 minutes	disqualification
ITINERAIRE	
Non respect de l'ordre des CH et CP	disqualification
SIGNALISATION	
Sortir volontairement du parcours fléché	disqualification
Passer en dehors d'une section banderolée	disqualification
Sortir du chemin balisé par piquets, cordes ou banderoles	disqualification
Emprunter le circuit à l'envers	disqualification
Ne pas respecter les règles de la circulation	disqualification

CONTROLES HORAIRES	
Retard de > 30 mn (> 60 mn pour les Féminines et les 50 cc) sur l'heure théorique de pointage	disqualification (il peut toutefois continuer la course jusqu'à la décision finale du Directeur de course) Elle s'apprécie à chaque CH à partir de l'heure idéale de pointage
Non utilisation du tapis environnemental 1 ^{ère} sanction 2 ^{ème} sanction 3 ^{ème} sanction	1 minute 5 minutes disqualification
CONTROLES DE PASSAGE – CARTON DE CONTROLE	
Manquer un contrôle de passage	disqualification
Se faire pointer à un CP sans marquer l'arrêt	1 minute
Modifier ou ajouter un pointage	disqualification
Ne pas être pointé à un C.H.	disqualification
Perte du carton de pointage	10 secondes
SPECIALES	
Couper volontairement le balisage de la piste	disqualification
Ne pas reprendre la piste à l'endroit où l'on est sorti	1 minute
Renverser volontairement le piquetage	1 minute
Reconnaissance autrement qu'à pied avant et pendant la course	disqualification
FIN DE LA 1ERE JOURNEE – ORGANISATION DE LA FIN DE LA 1^{ère} JOURNEE	
Nettoyage des motocycles, de quelque nature que ce soit, au CH de pre-finish quand il est situé en milieu urbain	30 euros
Moteur en marche après avoir franchi le dernier CH	1 minute
Retard au dernier CH	1 minute de pénalité par minute de retard
Non présentation au contrôle technique après abandon	disqualification
FIN D'EPREUVE	
Motocycle remplacé	disqualification
Absence d'une ou plusieurs pièces marquées (par exemple : changement de roue)	disqualification
Sortir la moto du parc fermé moteur en marche	1 minute

TABLEAU DES REGLES D'ASSISTANCE

ZONE	Zone de travail au dernier CH du 1 ^{er} jour	PARCOURS	C.H avec Assistance 		PARCOURS
	PILOTE	Peut tout faire (dont changer les pneus) sauf changer les pièces marquées	Peut changer les pièces transportées non marquées	Peut tout faire sauf changer les pneus et les pièces marquées	Peut changer les pièces transportées non marquées
ASSISTANCE	Peut tout faire sauf changer les pneus et les pièces marquées	RIEN	Peut tout faire sauf changer les pneus et les pièces marquées	TOUTES OPERATIONS INTERDITES !! (y compris dans la zone de départ le matin)	RIEN
INTERDICTION DE DONNER OU DE CHANGER DES PIÈCES MARQUÉES ET TRANSPORTER UN LIQUIDE INFLAMMABLE					

III) CHAMPIONNAT DE FRANCE DE CROSS COUNTRY

Ce règlement est disponible à la F.F.M. sur demande.

IV) CHAMPIONNAT DE FRANCE DES SABLES

DEFINITION

La F.F.M. met en compétition pour la période 2009/2010 un Championnat de France des Sables suivant la formule 1 moto/1 pilote sur une manche de 3 heures maximum.

Le Championnat se déroulera sur 4 épreuves. Le tracé devra comporter un minimum de 80% de sable et une longueur minimum de 5000 m.

Toutes les épreuves moins une compteront pour le Championnat au-delà de 4.

ART. 1 - CALENDRIER

Tous les clubs affiliés à la F.F.M. peuvent prétendre organiser une épreuve du Championnat de France des Sables. Il convient d'en faire la demande avant le 1^{er} septembre de l'année précédente.

21-22 novembre 2009	M.C. DU LITTORAL – Loon Plage (59)
16-17 janvier 2010	M.C. DES ESTEYS – Grayan et L'Hôpital (33)
23-24 janvier 2010	M.C. DES PLAGES – Hossegor Capbreton (40)
06-07 février 2010	E.T.O. – Le Touquet (62)

ART. 2 - ENGAGEMENTS

Les engagements sont ouverts aux licenciés Inters et NCA.

Les licences NCB et une épreuve seront admises dans la limite des places disponibles, mais ne compteront pas pour le classement du Championnat.

La priorité est donnée aux pilotes participant à l'ensemble du Championnat et en fonction de la date d'envoi du bulletin d'engagement.

Les engagements de tous les concurrents devront parvenir à l'organisateur au moins un mois à l'avance. Passé ce délai, le club organisateur pourra dans la limite des places non pourvues engager d'autres pilotes.

L'organisateur pourra selon la capacité du circuit organiser une épreuve de Promotion le matin et l'épreuve de Championnat l'après-midi.

Le montant de l'engagement est à la discrétion de l'organisateur.

ART. 3 - TITRES ET RECOMPENSES

Les titres de vainqueurs du Championnat seront décernés en fonction du classement Scratch et par classe de cylindrée.

Les points pour le Championnat seront attribués aux concurrents français sans tenir compte, le cas échéant, des résultats des concurrents étrangers.

ART 4 - CATEGORIE ET CLASSES DE MACHINES

E 1 = de 100 cc à 125 cc 2T et de 175 cc à 250 cc 4T

E 2 = de 175 cc à 250 cc 2T et de 290 cc à 450 cc 4T

E 3 = de 290 cc à 500 cc 2T et de 475 cc à 650 cc 4T

ART. 5 - MOTOCYCLES

Les machines devront être conformes aux normes et règlement technique de la F.F.M.. Les motos de cross sont admises.

Le Commissaire Technique devra vérifier la conformité du niveau sonore des machines, celui-ci est **de 78d/BA* maximum selon la méthode 2 m max* détaillée dans l'annuaire 2010.**

En cas de dépassement de cette limite, un nouveau contrôle sera effectué selon la méthode **FFM 2009.**

A la vitesse du piston de **13 m/s**, le maximum du niveau sonore autorisé ne devra pas dépasser **96 d/BA**. L'échappement libre est rigoureusement interdit et entraînera la mise hors course immédiate. Au parc fermé, les machines devront être posées sur un support stable, le pilote étant responsable de la stabilité de sa machine.

Le montage de réservoirs additionnels, ou le transport de récipients de carburant sur le pilote ou dans un récipient autre que le réservoir est formellement interdit sous peine de disqualification.

Pneus à godets présentés au contrôle technique : refus ; en course : disqualification.

*** le moteur est testé au régime maximum. Valeur perçue à 100 mètres.**

ART 6 - VERIFICATIONS TECHNIQUES

Avant de prendre le départ, les machines seront présentées au contrôle technique et mises en parc fermé. Celles qui ne seront pas conformes aux normes F.F.M. et au présent règlement seront refusées. Trois présentations seront autorisées. Une marque de peinture sera apposée sur le cadre, le silencieux et le bloc moteur. Les pilotes devront porter un casque d'un modèle homologué.

Toute machine dépassant les normes de bruit sera refusée au départ. Pendant l'épreuve, toute machine dont le pot d'échappement est devenu défectueux pourra être arrêtée. L'échappement devra être remis en état avant que la machine ne puisse repartir. En cas de réparation impossible, la machine ne sera pas autorisée à continuer la course.

→ **SANCTIONS**

Effectuer quoi que ce soit en relation avec la machine dans le parc fermé entraînera la mise hors course immédiate.

Machine non conforme :

Avant l'épreuve = refusée au départ

Pendant l'épreuve = refus de remise en état :

1^{er} avertissement = 1 tour

2^{ème} avertissement = disqualification

ART 7 - PARC FERME (fin d'épreuve)

Les motos des 3 premiers classés seront placées en parc fermé à la fin de l'épreuve afin de procéder à un contrôle technique. Les motos non rentrées immédiatement en parc fermé ne seront pas considérées comme classées.

Pour des raisons de sécurité, le Directeur de course pourra moduler la durée de l'épreuve.

ART. 8 - PARC D'ASSISTANCE

Un parc d'assistance sera mis en place ; il sera rigoureusement interdit au public.

Chaque concurrent a droit à un emplacement pour son assistance et à deux ou trois aides (selon le règlement particulier). Les jeunes de moins de 16 ans ne pourront pas être considérés comme assistants et seront interdits dans le parc.

Le parc d'assistance disposera d'une entrée et d'une sortie distinctes. Par mesure de sécurité, la circulation dans le parc se fera en sens unique. Tout concurrent surpris à créer le désordre, à couper ou à prendre le parc dans le mauvais sens sera disqualifié. Tout assistant qui ne respectera pas la discipline du parc et créera des désordres entraînera la mise hors course du concurrent assisté.

A la sortie du parc, les concurrents reprendront obligatoirement le parcours au point de sortie et devront se faire identifier auprès du contrôleur sous peine d'être disqualifié.

ART. 9 - RAVITAILLEMENT

L'utilisation du carburant sans plomb vendu dans les stations service du réseau routier est obligatoire.

Les ravitaillements sont interdits en dehors du parc d'assistance.

Les ravitaillements s'effectueront obligatoirement dans le parc d'assistance moteur arrêté. Un arrêt au stand par heure de course est obligatoire. Les jerricans ne doivent pas avoir une contenance supérieure à 20 litres.

Toute installation fixe de type « derrick » ou similaire est interdite. Les bidons mobiles de remplissage « rapide » sont autorisés.

Un extincteur en cours de validité pour feux d'hydrocarbures de 5 kg minimum est obligatoire dans chaque stand. Tout manquement à cette règle de sécurité entraînera une pénalisation pouvant aller jusqu'à la disqualification.

→ **SANCTIONS**

Installation de type derrick

Ravitaillement en dehors des stands

Ravitaillement moteur en marche

Fumer dans les stands

Défaut d'extincteur dans le stand

interdiction de départ du pilote assisté

disqualification

disqualification

disqualification

1^{ère} infraction = 1 tour

2^{ème} infraction = disqualification

ART. 10 - REPARATIONS

Le cadre, le bloc moteur et le silencieux seront marqués par des touches de peinture avec numéro à l'intérieur. Toutes les autres pièces pourront être changées. Les réparations doivent être effectuées au stand. Sur le circuit, le pilote ne pourra effectuer que des interventions de fortune avec les pièces portées sur lui et sans aucune aide extérieure quelle qu'elle soit, à la condition expresse que la machine soit bien rangée et n'occasionne aucun danger pour la sécurité des autres concurrents. Les soudures sont interdites dans les stands.

→ **SANCTIONS**

Réparations contraires au règlement **disqualification**

ART. 11 - PROCEDURE DE DEPART

Compte tenu du nombre de concurrents, le départ sera donné impérativement après que les concurrents auront été placés, moteur en marche, derrière un câble tendu, à hauteur de roue, en travers de la piste ou par une grille type moto cross.

ART. 12 - PROCEDURE D'ARRIVEE

La course sera considérée achevée à l'abaissement du drapeau à damiers sur la moto classée 1ère au classement Scratch une fois le temps réglementaire écoulé. Pour être classés, les pilotes doivent franchir la ligne d'arrivée dans les 30 minutes après l'abaissement du drapeau à damiers sur le premier.

ART. 13 - CLASSEMENT

a) le classement de l'épreuve se fera de la façon suivante :

- 1) au nombre de tours,
- 2) au temps passé.

C'est le pilote qui aura effectué le plus grand nombre de tours qui sera déclaré vainqueur.

b) le calcul des points du Championnat sera le suivant

Les points du classement Scratch seront attribués sur la totalité des épreuves selon le barème suivant : **25, 20, 16, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.**

Les points du classement par cylindrée dans les trois catégories seront attribués dans les mêmes modalités.

En cas d'ex-aequo, les concurrents seront départagés en fonction du nombre de places de premier, de deuxième, etc.

ART. 14 - REGLEMENTATION

Ces épreuves seront organisées conformément aux prescriptions du Code Sportif de la F.I.M. et du présent règlement F.F.M..

ART 15 - RECLAMATIONS

Les réclamations doivent être déposées conformément aux dispositions du Code Sportif National de la F.F.M. Le montant de la caution accompagnant la réclamation est de 75 €.

Lorsqu'elle entraîne un démontage du moteur, elle doit être assortie d'une caution de 75 € pour les moteurs 2 T et de 150 € pour les moteurs 4T. Cette somme sera remboursée si la machine démontée s'avère non conforme ou versée au pilote contraint au démontage si la conformité est reconnue.

ART. 16 - OFFICIELS

- A) L'organisateur devra prévoir les chronométrateurs nécessaires par rapport à la capacité de l'épreuve. La F.F.M. se réserve le droit de nommer des chronométrateurs officiels chargés d'assurer le chronométrage pour toutes les épreuves.

- B) La désignation du Directeur de Course nommé par la Ligue du Club organisateur est subordonnée à l'accord de la Commission qui peut, si elle le juge nécessaire, en nommer un de son choix. Il doit être désigné au moins un Directeur de Course Adjoint si la capacité de l'épreuve est de plus de 200 concurrents. Deux Commissaires sportifs devront être nommés par l'organisateur. Le Directeur de course et les Commissaires sportifs devront être titulaires du spécifique 2^{ème} degré.
- C) Un Délégué fédéral qui assurera la fonction de Président du Jury sera désigné par la Commission d'Enduro pour chaque épreuve du Championnat. Ses frais seront pris en charge à 50 % par le Club et à 50 % par la F.F.M.
- D) Un Commissaire Technique licencié est désigné pour chaque épreuve par la F.F.M.. La L.M.R. du lieu d'organisation devra obligatoirement désigner en complément un ou deux autres Commissaires Techniques licenciés.

JURY

Le Jury des Commissaires sportifs tiendra au minimum deux réunions, la première se déroulant au minimum une heure avant le départ de la course. Il est composé de deux Commissaires sportifs et d'un Membre de la Commission Nationale. Le Directeur de course devra assister aux réunions de Jury, mais n'aura pas le droit de vote. D'autres officiels pourront être admis avec voix consultative. Le club organisateur est chargé de la rédaction du rapport du Jury. Ce rapport devra être affiché.

Pendant les séances ouvertes du Jury, la présence des personnes suivantes est nécessaire :

- le Secrétaire du Jury,
- le Commissaire Technique de la F.F.M.,
- un Commissaire Technique de l'organisation,
- le responsable du chronométrage,
- le responsable de la sécurité et/ou le Médecin chef,
- le responsable du contrôle administratif,
- le Président du club organisateur,
- le ou les responsables du tracé du circuit et des spéciales.

Le Commissaire technique F.F.M., ainsi que le Médecin chef, devront avoir fait par écrit un rapport pour chaque réunion du Jury, ainsi que le responsable du contrôle administratif.

ART. 17 - REGLES ENVIRONNEMENTALES

Se reporter à l'article 32 du règlement du Championnat de France d'Enduro.

Non utilisation du tapis environnemental

1^{ère} sanction	1 tour
2^{ème} sanction	3 tours
3^{ème} sanction	disqualification

RECAPITULATIF DES SANCTIONS

VERIFICATIONS TECHNIQUES	
Effectuer quoi que ce soit en relation avec la machine dans le parc fermé	mise hors course
Machine non-conforme : Avant l'épreuve Pendant l'épreuve : refus de remise en état	refusée au départ 1 ^{er} avertissement = 1 tour 2 ^{ème} avertissement = disqualification
RAVITAILLEMENT	
Installation de type derrick	interdiction de départ du pilote assisté
Ravitaillement en dehors des stands	disqualification
Ravitaillement moteur en marche	disqualification
Fumer dans les stands	disqualification
Défaut d'extincteur dans le stand	1 ^{ère} infraction = 1 tour
	2 ^{ème} infraction = disqualification
REPARATIONS	
Réparations contraires au règlement	disqualification
TAPIS ENVIRONNEMENTAL	
Non utilisation	
1 ^{ère} sanction	1 tour
2 ^{ème} sanction	3 tours
3 ^{ème} sanction	disqualification

V) TROPHEE DE FRANCE DES SABLES QUAD

DEFINITION

La F.F.M. met en compétition pour la période 2009/2010 un Trophée de France des Sables Quad et quadricycle suivant la formule une machine/un pilote sur une manche de 2 heures minimum à 3 heures maximum.

Le Trophée se déroulera au minimum sur 4 épreuves. Toutes les épreuves moins une compteront pour le Championnat au-delà de 4.

ART. 1 – TRACE ET CAPACITE DU PARCOURS

Le parcours devra avoir une longueur minimum de 6 kms et comporter un minimum de 80 % de sable. La largeur minimum devra être de 5 m, hors ligne de départ qui, elle, devra avoir au minimum 50 m de large et 100 m de long.

La capacité pourra aller jusqu'à 30 quads au kilomètre en fonction de la procédure de départ.

Départ type « Le Mans » : un quad pour 2 m de ligne avec une ligne droite du double de celle de départ des quads et un maximum de 100 quads si l'aire de départ fait au minimum 400 m de long.

Départ en ligne : un quad pour 2 m de ligne avec une aire de départ de cinq fois la longueur de la ligne.

ART. 2 - CALENDRIER

Tous les clubs affiliés à la F.F.M. peuvent prétendre organiser une épreuve du Trophée de France des Sables Quad. Il convient d'en faire la demande avant le 1^{er} septembre de l'année précédente.

24 octobre 2009	ASS. JEUNES DE LA TREILLE - Saint Georges de Didonne (17)
21 novembre 2009	M.C. DU LITTORAL – Loon Plage (59)
23 janvier 2010	M.C. DES PLAGES – Hossegor Capbreton (40)
06 février 2010	E.T.O. – Le Touquet (62)

ART. 3 - ENGAGEMENTS

Les engagements sont ouverts aux licenciés Inters et NCA.

Les licences NCB et une épreuve seront admises dans la limite des places disponibles, mais ne compteront pas pour le classement du Trophée.

Les engagements de tous les concurrents devront parvenir à l'organisateur au moins un mois à l'avance. Passé ce délai, le club organisateur pourra dans la limite des places non pourvues engager d'autres pilotes.

L'organisateur pourra selon la capacité du circuit organiser une épreuve de Promotion le matin et l'épreuve de Trophée l'après-midi.

Le montant de l'engagement est à la discrétion de l'organisateur.

ART. 4 – ATTRIBUTION DES NUMEROS

Les numéros seront attribués par chaque organisateur en fonction : 1) du classement de l'année précédente, 2) dans l'ordre de notoriété et puis en dernier par la date d'arrivée de l'engagement.

ART. 5 - TITRES ET RECOMPENSES

Les titres de vainqueurs du Trophée de France seront décernés en fonction du classement Scratch et par classe.

Les points pour le Trophée seront attribués aux concurrents français conformément aux dispositions du titre 2.2.2.13 du Code Sportif FFM.

ART 6 - CATEGORIE ET CLASSES DE MACHINES

C1 = Quads de 125 cc à 500cc 2T

C2 = Quads de 250cc à 750cc 4T

C3 = Quadricycles de 250cc à 750cc 2T ou 4T

ART. 7 – CONTROLES ADMINISTRATIFS ET TECHNIQUES

Contrôles administratifs :

Les pilotes devront présenter leur licence, leur permis de conduire ou le CASM.

Contrôles techniques :

Un Commissaire Technique responsable de la vérification des machines et des équipements de sécurité sera désigné ou validé par la Commission d'Enduro.

Obligations du club :

Il devra prévoir un espace clôturé, suffisamment vaste, disposant d'une entrée aménagée en couloir permettant le passage des machines une à une pour éviter la bousculade. Il y aura un abri couvert pour permettre les vérifications par mauvais temps.

Il devra fournir les plaques numéro, chiffres noirs sur fond blanc dans les dimensions réglementaires.

Contrôle du niveau sonore :

Le contrôle du bruit sera systématiquement effectué, se référer à l'Article 7 du Règlement Technique Enduro – courses sur sable.

Marquages :

Une marque de peinture sera apposée sur le cadre, le silencieux et le bloc moteur.

Casque et équipement :

Se référer à l'Article 2 du Règlement Technique Enduro.

Machines :

Seront admises les machines répondant à l'Art. 6 des règles Techniques du Règlement FFM - Championnat de France Endurance TT Quad et aux normes suivantes.

Un quad est un véhicule à quatre roues et dont les roues arrières assurant la propulsion sont montées sur le même axe rigide horizontal.

Un quadricycle est un véhicule à quatre roues et dont les roues arrières assurant la propulsion sont indépendantes.

- le moteur ne peut en aucun cas être situé derrière le pilote.
- **tout système différentiel de transmission est interdit.**
- les pneus à godets, cloutés ou chaînés sont interdits.
- les jantes, que ce soit à l'avant ou à l'arrière, ne peuvent excéder 12 pouces de diamètre.
- la largeur hors tout ne doit pas excéder 1300 mm.
- le silencieux d'échappement ne doit pas dépasser l'aplomb arrière du quad ou une ligne verticale tangente aux pneus arrière.
- le pilote doit être obligatoirement isolé des roues arrières par deux ailes, solidaires ou non l'une de l'autre, réalisées en matière plastique ou en polyester.
- la transmission assurée par une chaîne devra être équipée d'un sabot en matière dure à sa partie inférieure protégeant la couronne et le disque de frein. Un pare choc ou pare buffle devra être mis en place. Dans le cas d'un pare choc, les deux embouts devront être arrondis, diamètre minimum : 15 mm.
- un tube de protection (ou nerf bar) sans partie saillante de section ronde doit être prévu de chaque côté de l'engin. Il devra obligatoirement être fixé en deux points : un au niveau du support d'articulation du bras de suspension inférieur, l'autre sur le support de repose pied et comporter des sangles ou treillage métallique fixés sur la tubulure du nerf bar et du châssis afin d'empêcher le pied du pilote de toucher le sol accidentellement et toute intrusion des pieds des pilotes entre les roues AR et les nerfs bars. Ceux-ci doivent par construction être relevés à l'arrière de 100 mm minimum ou être équipés d'une protection en métal ou plastique entre ce nerf bar et les garde boue AR.
- un coupe circuit interrompant l'alimentation électrique doit être relié au pilote dès la mise en mouvement de la machine.
- le carburant autorisé est l'essence sans plomb vendue en station service publique du type SP 95 ou SP 98.
- la capacité des réservoirs ne peut excéder 22 litres pour les moteurs 2T ou 4T.
- les réservoirs ne peuvent dépasser la hauteur de la fixation du guidon.
- la limite autorisée du niveau sonore en vigueur pour la saison 2010/2011 est celle définie par la Commission Nationale d'Enduro.

ART 8 – DEROULEMENT DE LA MANIFESTATION**Horaires :**

Les horaires sont fixés dans les règlements particuliers de chaque manifestation.

Essais :

Chaque organisateur sera libre, en fonction de son découpage de la journée d'organiser ou non des essais chronométrés.

S'ils sont prévus, les pilotes ne pourront participer aux essais qu'après avoir satisfait aux vérifications administratives et techniques.

Départ :

Les départs seront donnés moteur arrêté. Tout travail et tout ravitaillement sur le Quad sont interdits dès le début de la mise en place sur la ligne de départ.

Si des essais chronométrés ont été effectués, les pilotes seront placés dans l'ordre de leur temps de chronométrage.

Dans tous les autres cas, les pilotes seront placés dans l'ordre des numéros de dossard.

Procédure de départ :

Un départ « type le Mans » pourra être donné à condition que la zone de départ (longueur et largeur) puisse accepter le nombre de machines appelées à prendre le départ et assurer le maximum de sécurité pour les concurrents (voir Art. 1 du présent règlement). Dans ce cas, la procédure de départ est la suivante.

Au signal du Directeur de course, les pilotes franchiront la distance les séparant de leur machine. Ils devront brancher leur coupe circuit et mettre les machines en marche seuls.

Le démarrage à la poussette est interdit.

Seulement une minute après le départ et après le signal du Directeur de Course, le démarrage à la poussette sera accordé.

Si la première procédure ne peut être réalisée, le départ sera donné par vagues, espacées de 5 à 10 m, dans les règles prévues à l'Art. 1 du présent règlement et toutes les 20 secondes. L'intervalle de temps entre les lignes sera retranché aux concurrents afin de ne pas les pénaliser.

Le signal de départ sera donné par le Directeur de course au moyen d'un drapeau tricolore ou moyen sonore. Les pilotes seront sur leur machine, moteur coupé. Au signal, ils démarreront leur quad et partiront, puis 20 secondes après, même dispositif pour la vague suivante et ainsi de suite.

Si un pilote ne démarre pas dans les 10 secondes suivant le signal, il devra dégager sa machine afin de ne pas gêner la vague suivante.

Arrivée :

La course sera considérée achevée à l'abaissement du drapeau à damiers sur le Quad classé 1^{er} au classement Scratch, une fois le temps réglementaire écoulé. Pour être classés, les pilotes doivent franchir la ligne d'arrivée dans les 30 minutes après l'abaissement du drapeau à damiers sur le premier.

Stand et Assistance :

Stand

Les stands de ravitaillement doivent être séparés du parc coureurs. Chaque concurrent aura droit à un emplacement au minimum de 3 m X 3 m. Il devra y transporter ses jerricans et autres matériels (caisse à outils etc.) et obligatoirement un extincteur, a minima de 6 kgs, en état de fonctionnement. L'extincteur devra être placé d'une manière judicieuse et facilement vérifiable par les commissaires. En dehors des concurrents, il est strictement interdit de pénétrer et circuler dans la zone des stands avec un engin à moteur quel qu'il soit.

Il est strictement interdit de fumer dans et sur la zone des stands.

Le maximum d'assistants autorisés par pilote est de trois (mécanicien, chef de stand, panneauteur).

Un arrêt au stand est obligatoire durant l'épreuve.

Les concurrents doivent diminuer leur vitesse dans le couloir de décélération. Dans la zone de ravitaillement, la circulation doit s'y faire en sens unique et à vitesse réduite.

Les pilotes sont obligés de rentrer au stand pour effectuer un changement de lunettes, de gants etc. Ils ne peuvent pas le faire sur la piste sous peine de sanction.

Assistance - Réparations

La machine pourra être réparée pas l'assistance et le pilote. Les réparations devront être effectuées au stand.

Toutes les pièces pourront être changées, sauf celles marquées à la peinture par le Commissaire Technique.

En dehors des stands, sur la piste, seules sont admises les petites réparations, bougies, chaîne. Elles devront être effectuées par le pilote sur le bord de la piste, avec les outils qu'il porte sur lui, à condition que la machine soit bien rangée et ne présente aucun danger pour la sécurité des concurrents. Toute aide extérieure quelle qu'elle soit est interdite sous peine de sanction.

Le ravitaillement sur la piste est interdit.

Les soudures sont interdites dans les stands.

Ravitaillement :

Les ravitaillements s'effectueront au stand moteur arrêté. Les pilotes ne pourront pas rester sur leur machine durant le ravitaillement en carburant.

Toute installation fixe du type derrick ou similaire est interdite.

RECAPITULATIF DES SANCTIONS

Machine non conforme au contrôle technique	Départ refusé
Casque ou équipement non-conforme	Départ refusé
Bruit au delà de 78 décibels	Départ refusé
Contrôle de bruit en fin d'épreuve (tolérance 2 dB)	1 tour
Usage d'une machine non vérifiée au technique	Disqualification
Fumer dans les stands	Disqualification
Plus de 3 assistants dans les stands	1ère infraction = 1 tour 2ème infraction disqualification
Non utilisation du tapis environnemental	1ère infraction = 1 tour 2ème infraction = 3 tours 3ème infraction = disqualification
Vitesse excessive dans les stands	3 tours Récidive : disqualification
Rouler en sens inverse sur la piste ou dans les stands	Disqualification
Circuler sans casque (piste, stands, parc coureur)	Disqualification
Ravitailer moteur en marche	Disqualification
Ravitailer pilote sur la machine	Disqualification
Au départ non mise en place du coupe circuit	3 tours
Au départ machine non mise en route par le pilote	1 tour
Démarrage à la poussette avant le signal du Directeur de Course	1 tour
Anticipation de la mise en route	1 tour
Refus de la remise en état de la machine durant l'épreuve	Disqualification
Changement de lunettes ou gants en dehors des stands	1 tour
Aide extérieure	1 tour Récidive : disqualification
Réparation sur la piste par le pilote, contraire au règlement	1 tour Récidive : disqualification
Soudure faite dans les stands	Disqualification

Classements :

Pour chaque manche du Trophée, le classement et le barème des points seront les suivants (classement scratch) :

Le classement de chaque épreuve se fera :

- 1) au nombre de tours,
- 2) au temps passé.

C'est le pilote qui aura effectué le plus grand nombre de tours qui sera déclaré vainqueur.

Le calcul des points du Trophée (Scratch et par classes) se fera ainsi sur la totalité des épreuves :

25, 20, 16, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

En cas d'ex aequo, les concurrents seront départagés en fonction du nombre de places de premier, de deuxième, etc.

Récompenses :

Pour chaque épreuve, le leader du classement scratch recevra une coupe qui est à la charge de l'organisateur.

Il a également la possibilité d'ajouter divers prix et coupes de son choix à attribuer aux pilotes.

A la fin de la saison, les titres suivants seront décernés :

Champion du Trophée de France des Sables Quad :

- 1^{er} scratch
- 1^{er} Quad 2T
- 1^{er} Quad 4T
- 1^{er} Quadricycle

Remise de prix de fin d'année : 3 coupes aux 3 premiers du scratch et une coupe au premier de chaque catégorie.

ART 9 - REGLEMENTATION

Ces épreuves seront organisées conformément aux prescriptions du Code Sportif National de la F.F.M. et du présent règlement.

ART 10 - RECLAMATIONS

Les réclamations doivent être déposées conformément aux dispositions du Code Sportif National de la F.F.M. Le montant de la caution accompagnant la réclamation est de 75 €.

Lorsqu'elle entraîne un démontage du moteur, elle doit être assortie d'une caution de 75 € pour les moteurs 2 T et de 150 € pour les moteurs 4T. Cette somme sera remboursée si la machine démontée s'avère non conforme ou versée au pilote contraint au démontage si la conformité est reconnue.

ART. 11 - OFFICIELS

- E) L'organisateur devra prévoir les chronomètres nécessaires par rapport à la capacité de l'épreuve. La F.F.M. se réserve le droit de nommer des chronomètres officiels chargés d'assurer le chronométrage pour toutes les épreuves.
- F) La désignation du Directeur de Course nommé par la Ligue du Club organisateur est subordonnée à l'accord de la Commission qui peut, si elle le juge nécessaire, en nommer un de son choix. Il doit être désigné au moins un Directeur de Course Adjoint.
- G) Un Délégué fédéral qui assurera la fonction de Président du Jury sera désigné par la Commission d'Enduro pour chaque épreuve du Trophée. Ses frais seront pris en charge à 50 % par le Club et à 50 % par la F.F.M.
- H) Deux Commissaires sportifs 2^{ème} degré devront être nommés par l'organisateur.
- I) Un Commissaire Technique licencié est désigné pour chaque épreuve par la F.F.M.. La L.M.R. du lieu d'organisation devra obligatoirement désigner en complément deux autres Commissaires Techniques 1^{er} ou 2^{ème} degré et deux aides.

Le Directeur de course et les Commissaires sportifs devront être titulaires du spécifique 2^{ème} degré.

JURY

Le Jury des Commissaires sportifs tiendra au minimum deux réunions, la première se déroulant au minimum une heure avant le départ de la course. Il est composé de deux Commissaires sportifs et d'un Membre de la Commission Nationale. Le Directeur de course devra assister aux réunions de Jury, mais n'aura pas le droit de vote. D'autres officiels pourront être admis avec voix consultative. Le club organisateur est chargé de la rédaction du rapport du Jury.

Pendant les séances ouvertes du Jury, la présence des personnes suivantes est nécessaire :

- le Secrétaire du Jury,
- le Commissaire Technique de la F.F.M.,
- un Commissaire Technique de l'organisation,
- le responsable du chronométrage,
- le responsable de la sécurité et/ou le Médecin chef,

- le responsable du contrôle administratif,
- le Président du club organisateur,
- le ou les responsables du tracé du circuit et des spéciales.

Le Commissaire technique F.F.M., ainsi que le Médecin chef, devront avoir fait par écrit un rapport pour chaque réunion du Jury, ainsi que le responsable du contrôle administratif.

ART. 12 - REGLES ENVIRONNEMENTALES

Ces règles doivent être prises en compte par les concurrents et les organisateurs.

- les pilotes devront respecter les règles environnementales mises en place par l'organisateur.
- il est obligatoire d'utiliser le tapis environnemental. La dimension minimum du tapis sera au moins égale à l'empattement et à la largeur du quad.
- prévoir dans le parc d'assistance et de ravitaillement des points de dépôt des liquides (bidons ou fûts) pour huiles, liquides de refroidissement, de freins etc.
- être attentif au niveau sonore des machines et de la sonorisation, orienter les hauts parleurs vers le public et non vers les riverains.
- faire des annonces renouvelées au micro pour sensibiliser les pilotes aux règles environnementales et leur demander de reprendre les pneus usagés et tous les déchets qu'ils auraient pu produire.
- prévoir dans le parc assistance et aux abords des containers, poubelles et sacs à ordures en nombre suffisant (participants et public), un ou plusieurs points d'eau, des toilettes et douches H et F pour les participants, ainsi que des toilettes pour le public.
- prendre toutes dispositions pour préserver l'environnement, préserver les cultures, empêcher le stationnement sur les bas côtés des routes (prévoir parkings), installer des sacs poubelles et les renouveler si nécessaire.
- enlever dès la fin de l'épreuve toute la signalétique qui aurait été posée sur les itinéraires et les accès au site.
- le bulletin d'engagement devra intégrer la phrase suivante « je m'engage à respecter les Règles Techniques, Sportives et Environnementales de cette épreuve »
- les programmes ou tout autre support promotionnel devront inclure quelques lignes adressées au public sur le respect de l'environnement tel que : « des poubelles sont à votre disposition, utilisez les » ou « ne piétinez pas les cultures » etc.

Non utilisation du tapis environnemental :

1^{ère} sanction	1 tour
2^{ème} sanction	3 tours
3^{ème} sanction	disqualification

VI) RALLYES TT ET BAJA

ART.1 - REGLEMENTATION

Se reporter aux annexes 080 – 081 – 082 de la FIM

Disponible sur le site Internet : www.fim.ch

ART. 2 - OFFICIELS

Directeur de course :	désigné par l'organisateur et validé par la C.E.R./F.F.M.
Directeur de course adjoint :	désigné par l'organisateur et validé par la C.E.R./F.F.M.
Président du Jury :	désigné par la F.I.M. en Championnat du Monde désigné par la C.E.R./F.F.M. (hors Championnat)

- 1^{er} Membre du Jury : désigné par la C.E.R./F.F.M. en Championnat du Monde
désigné par l'organisateur en accord avec la C.E.R./F.F.M. (hors
Championnat)
- 2^{ème} Membre du Jury : désigné par la C.E.R./F.F.M. en Championnat du Monde
désigné par l'organisateur en accord avec la C.E.R./F.F.M. (hors
Championnat)

VII) COUPE DE FRANCE DES REGIONS D'ENDURO

ART. 1 - DEFINITION

La F.F.M. met en compétition en 2010 la Coupe de France des Régions d'Enduro qui se disputera par équipe sur une seule épreuve d'une journée. Seules les équipes engagées par les Ligues concourent pour le titre.

ART. 2 - GENERALITES

Les règles, les dispositions, les pénalisations ou les sanctions sont celles usitées habituellement en Championnat et en particulier pour les règles d'assistance, à l'exception de celles qui seront dûment précisées au sein du présent règlement.

ART. 3 - OUVERTURE

La Coupe de France des Régions d'Enduro est ouverte prioritairement :

- aux Ligues régionales responsables de la sélection de leurs équipes établies à partir de trois pilotes licenciés dans la Ligue,
- aux clubs affiliés représentés par trois pilotes titulaires d'une licence délivrée par le club,
- aux teams (marchands de motos, importateurs, écuries, etc...) composés de trois licenciés de leur choix.

Seuls les licenciés inters ou NCA peuvent y participer. Les licences NCB sont acceptées pour les Féminines et les 50 cc.

Chaque Ligue, chaque club, chaque team est libre d'engager le nombre d'équipes de son choix.

Un concurrent ne peut faire partie que d'une seule équipe à la fois.

Les licenciés une manifestation ne sont pas admis à figurer dans une équipe, même à titre de remplaçants.

Les numéros sont attribués dans l'ordre d'arrivée des demandes. Les enveloppes devront être conservées par le club.

ART. 4 - RECOMPENSES

Un Challenge sera attribué à l'équipe de Ligue gagnante (tous types confondus) qui devra le remettre en compétition l'année suivante. Des Trophées seront attribués à l'équipe gagnante composée d'une moto de chaque classe (E1 – E2 – E3) et pourront être décernés aux Féminines et aux 50 cc. Ils ne seront remis que si trois équipages minimum sont au départ.

Une coupe et trois répliquas seront offerts à la Ligue, au club et au team vainqueurs, ainsi qu'à leurs trois représentants.

ART. 5 - CALENDRIER

07 mars S.M.C. SENS – Sens (89)

ART. 6 - CLASSEMENTS

Un classement distinct sera établi pour chaque type d'équipes. Celles-ci seront classées dans l'ordre croissant des points par addition des pénalisations individuelles de chacun des trois équipiers.

ART. 7 – REPARATIONS - AIDES EXTERIEURES

Les mêmes restrictions que celles imposées au Championnat seront appliquées dans les épreuves de Coupe pour l'assistance. En revanche, les pilotes d'une même équipe pourront s'entraider mutuellement sans encourir de sanctions.

ART. 8 - DEPART

Les équipages de Ligues seront prioritaires. Les trois premières Ligues du classement de l'année précédente partiront les premières ; les équipes des autres Ligues partiront par ordre d'arrivée des engagements. Le départ sera donné de minute en minute. Les trois pilotes de chaque équipe partiront ensemble.

ART. 9 - ITINERAIRE

Il pourra varier, les difficultés les plus importantes n'étant imposées que progressivement. Le kilométrage total de l'épreuve devra représenter 250 kms au minimum.

ART. 10 - TEMPS IMPARTI

Les temps impartis pourront être plus faciles au début de la compétition et se resserrer au fur et à mesure de son déroulement.

ART. 11 - PENALISATIONS

Les pénalisations du Championnat seront reprises pour la Coupe. Aussi, les coureurs ou leurs accompagnateurs veilleront à remettre au contrôle d'arrivée les fiches horaires ou de passage.

L'abandon ou la disqualification d'un coureur sera pénalisé de 8 000 points.

ART. 12 - ENGAGEMENTS

Les engagements devront parvenir aux organisateurs 15 jours au plus tard avant l'épreuve. Le montant de l'engagement fixé à 200 € devra être versé globalement pour les trois pilotes.

ART. 13 - REGLES ENVIRONNEMENTALES

Se reporter à l'article 32 du Championnat de France d'Enduro.

VIII) COUPE DE FRANCE DES REGIONS D'ENDURANCE TOUT TERRAIN

ART. 1 - DEFINITION

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour l'année 2010 la Coupe de France des Régions d'Endurance Tout Terrain suivant la formule deux pilotes/une ou deux motos.

La Coupe de France des Régions d'Endurance Tout Terrain se déroulera le :

05 septembre MASSIAC ORGANISATION – Massiac (15)

La Coupe se déroulera sur une épreuve d'une durée de cinq ou six heures. Elle constitue une épreuve unique sur une journée.

Tous les clubs affiliés à la F.F.M. peuvent prétendre organiser cette épreuve. Il convient d'en faire la demande avant le 1er novembre de l'année précédente.

ART. 2 - CATEGORIES

L'Endurance Tout Terrain est ouverte aux licenciés inters et aux NCA. Les pilotes devront obligatoirement avoir 16 ans révolus avant la date de l'épreuve.

- Un titre de Vainqueur de la Coupe de France des Régions sera décerné à l'équipage de Ligue vainqueur toutes catégories et toutes classes confondues.
- Des classements seront établis par Ligues. Les pilotes non envoyés par les Ligues, les licenciés une manifestation figureront dans un classement séparé et ne participent pas à la Coupe de France des Régions.

ART. 3 - ENGAGEMENTS

Les engagements sont ouverts aux :

- équipages par Ligues (engagés par les Ligues). Les Ligues fixeront elles-mêmes les conditions de sélection de ces équipages, et présenteront les engagements accompagnés des droits pour les équipages sélectionnés.
- équipages par clubs,
- équipages féminins,
- équipages engagés par les importateurs ou constructeurs. En cas de surnombre, les inscriptions définitives seront arbitrées par la Commission d'Enduro.

Les engagements de tous les équipages devront parvenir à l'organisateur au moins un mois à l'avance. Passé ce délai, le club organisateur pourra, dans la limite des places non pourvues, engager d'autres équipages. Un concurrent ne peut faire partie que d'une seule équipe à la fois.

Les droits d'engagement sont fixés à **115 €** par équipage.

ART. 4 - CONCURRENTS

L'Endurance T.T. est ouverte aux équipages composés de deux pilotes licenciés à l'année, inters et NCA. Chaque pilote devra être en possession de sa licence en cours de validité et de son permis de conduire ou de son certificat d'aptitude au sport délivré par la Ligue. Les licenciés NCB et une manifestation seront acceptés dans la limite des places laissées vacantes par les Ligues un mois avant l'épreuve et ne pourront pas être classés pour le titre.

ART. 5 - NUMEROS

Les numéros de course seront attribués par l'organisateur en priorité aux équipages de Ligues, le cachet de la poste faisant foi. Ces numéros, de dimensions réglementaires (hauteur mini 120 mm) seront de couleur noire sur fond de plaque jaune ; ils devront toujours être propres et lisibles. Quel que soit le mode de marquage, le pilote reste responsable de leur lisibilité.

L'ordre des départs et l'attribution des numéros seront déterminés en fonction du classement de l'année précédente (un équipage par Ligue).

ART. 6 - MOTOCYCLES

Le contrôle du bruit sera systématiquement effectué, se référer à l'Article 7 du Règlement Technique Enduro – courses sur sable.

ART. 7 - VERIFICATIONS TECHNIQUES

Avant de prendre part aux essais, les machines seront présentées aux contrôles techniques et mises en parc fermé. Celles qui ne seront pas conformes aux normes et au présent règlement seront refusées. Trois présentations sont autorisées. Une marque de peinture sera apposée sur le cadre, le silencieux et le bloc-moteur, ainsi que sur un extincteur obligatoire pour chaque équipage.

Les pilotes devront porter un casque d'un modèle homologué.

Toute machine dépassant les normes sera refusée au départ. Pendant l'épreuve, toute machine dont le pot d'échappement est devenu défectueux pourra être arrêtée. L'échappement devra être remis en état avant que la machine puisse repartir. En cas de réparation impossible, la machine ne sera plus autorisée à continuer la course. Les motos type Enduro et Motocross sont acceptées, sans béquille.

→ SANCTIONS

Machine non conforme :

1. avant l'épreuve	refusée au départ
2. pendant l'épreuve, refus de remise en état :	
1er avertissement	1 tour
2ème avertissement	disqualification

ART. 8 - ESSAIS

Des essais libres seront organisés le dimanche matin. Ils devront permettre à chaque pilote de parcourir au moins un tour de circuit. Ils ne seront ouverts qu'aux machines ayant satisfait au contrôle technique. Un temps mort d'une heure séparera la fin des essais du début de l'épreuve.

Des essais chronométrés pourront être organisés afin de déterminer l'ordre de placement sur la ligne de départ. Les pilotes NCB et une manifestation partiront après les NCA et les Inters.

ART. 9 - PARC FERME

Les motos des cinq premiers classés seront placées en parc fermé à la fin de l'épreuve.

→ SANCTIONS

Effectuer quoi que ce soit en relation avec le motocycle **disqualification**

ART. 10 - LIGNE DE DEPART

La mise en place des motos sur la ligne de départ se fera impérativement moteur arrêté.

Sur l'ordre du Directeur de course, les pilotes amèneront leur machine directement à l'emplacement désigné sur la ligne de départ où les motos seront maintenues par des piquets plantés à 1,50 m d'intervalle.

Une fois la mise en place des motos sur la ligne de départ, une période de chauffe de cinq minutes sera accordée aux concurrents. Le départ sera donné impérativement dans les cinq minutes suivant cette période sur le signal du Directeur de course. Tout travail et tout ravitaillement sur le motorcycle sont interdits dès le début de la mise en place sur la ligne de départ.

ART. 11 - PISTE

Le circuit aura une longueur de 10 kilomètres minimum et de 15 kilomètres maximum, y compris la ligne droite des stands, clôturée, dans laquelle seront installés les boxes. La largeur minimum de la piste sera de 4 mètres et la largeur de la ligne de départ de 20 mètres.

La ligne droite des stands devra être d'une longueur égale à autant de fois 1,5 mètres que de stands occupés et d'un minimum de 100 mètres. Elle devra faire face directement à la ligne droite de départ.

Le poste de chronométrage sera situé avant l'entrée des stands et précédera immédiatement le parc fermé.

Le relief du terrain ne doit pas être trop accidenté. La piste devra tendre à ressembler à un parcours de liaison d'enduro. Le tracé de la piste ne doit pas permettre une vitesse moyenne supérieure à 50 km/h.

Le circuit sera visité par un Délégué au moins un mois avant l'épreuve.

→ SANCTIONS

Couper volontairement le circuit balisé	disqualification
Prendre la piste en sens inverse y compris dans les stands	disqualification

ART. 12 - ORDRE DES DEPARTS

Les numéros seront attribués par ordre d'arrivée des engagements, avec priorité aux pilotes des Equipes de Ligues, le cachet de la poste faisant foi.

L'ordre des départs sera déterminé en fonction des numéros de course ou des essais chronométrés. Les équipages de Ligues seront prioritaires.

Dans tous les cas, les équipages composés d'un ou deux NCB ou une manifestation partiront après.

ART. 13 - DEPART

Le départ sera donné style Le Mans. Les pilotes devront avoir un genou à terre. Le signal sera donné par le Directeur de Course au moyen du drapeau tricolore. Les pilotes franchiront à pied la distance les séparant de leur machine. Ils devront mettre eux-mêmes leur machine en marche sur la ligne par démarreur électrique ou mécanique. Le démarrage à la poussette est interdit.

Au moyen du drapeau vert, le Directeur de course autorise ensuite :

- le démarrage à la poussette pour lequel le pilote peut être aidé d'un mécanicien,
- le retour aux stands des motocycles en réparation.

→ SANCTIONS

Au départ, machine mise en route par une personne autre que le pilote	1 tour
Démarrage "à la poussette" avant le signal du Directeur de Course	1 tour

ART. 14 - CHANGEMENT DE PILOTES

Chaque pilote ne pourra piloter pendant plus de deux heures consécutives sa machine. Il devra impérativement respecter un temps d'arrêt minimum d'une demi-heure entre deux relais. Le non-respect de cette pause sera sanctionné par l'exclusion de l'équipage. Tout changement de pilotes devra s'effectuer au stand de ravitaillement.

CAS PARTICULIER

Le pilote ayant été accidenté sur une partie du circuit pourra être remplacé par son équipier à l'endroit où l'accident a eu lieu. Ce remplacement se fera toujours après avis du Directeur de Course.

ART. 15 - STANDS

Les stands doivent être séparés de la piste par un couloir de décélération. Chaque stand aura une grandeur minimum de 10 mètres carrés et sera séparé de son voisin.

Les équipages doivent occuper impérativement les stands qui leur sont désignés.

Les concurrents doivent rouler à vitesse réduite dans le couloir de décélération séparé de la piste et du parc coureurs.

→ SANCTIONS

Non respect de la vitesse réduite dans le couloir de décélération :

1^{ère} infraction	avertissement
2^{ème} infraction	1 tour
3^{ème} infraction	disqualification

Par mesure de sécurité, chaque équipage devra posséder un extincteur en état de fonctionnement. Il est interdit de fumer dans les stands sous peine de disqualification.

ART. 16 - ASSISTANCE DANS LES STANDS

La machine pourra être réparée par un mécanicien et les pilotes. Les personnes admises sur les stands seront limitées aux pilotes, au mécanicien, au chef de stand, au panneauteur, à l'exclusion de toute autre personne, sous peine de sanction.

→ SANCTIONS

1^{ère} infraction	avertissement
2^{ème} infraction	1 tour

ART. 17 - RAVITAILLEMENT

Les concurrents devront obligatoirement utiliser un carburant du commerce. Les ravitaillements s'effectueront obligatoirement au stand, moteur arrêté. Toute installation fixe de type "derrick" ou similaire est interdite.

→ SANCTIONS

- Ravitaillement en dehors des stands :

1^{ère} infraction	1 tour
2^{ème} infraction	disqualification
- Ravitaillement moteur en marche	disqualification

ART. 18 - REPARATIONS

Le cadre de la moto, le bloc-moteur et le silencieux seront marqués par touches de peinture avec numéro inscrit à l'intérieur.

Toutes les autres pièces pourront être changées. Les réparations devront être effectuées au stand.

En dehors du stand, les pilotes devront faire eux-mêmes leur mécanique, seuls les outils et pièces leur étant fournis. En cas de panne sur le circuit, le pilote pourra regagner la ligne de départ. Il pourra repartir après avis du Directeur de course. Une pénalité de 2 tours sera appliquée à l'équipage.

Seuls les dépannages de fortune, bougies, chaînes, etc...pourront être effectués par le pilote seul, sur le bord de la piste, à condition que la moto soit bien rangée et ne présente aucun danger pour la sécurité des concurrents.

Les soudures ne devront pas être effectuées dans les stands, mais dans un endroit mis spécialement à la disposition des coureurs par l'organisateur.

→ SANCTIONS

Réparations contraires au règlement :

1ère infraction

1 tour

2ème infraction

disqualification

ART. 19 - FIN DE COURSE

Dès l'arrivée, les cinq premières machines devront faire l'objet d'un contrôle technique et rentrer au parc fermé. Les motos non rentrées au parc fermé ne seront pas classées.

Le classement sera établi en fonction du nombre de tours et du temps effectué par chaque équipage.

Pour raison de sécurité, le Directeur de course pourra moduler la durée de la course.

PROCEDURE D'ARRIVEE

La course est considérée comme achevée et l'abaissement du drapeau se fera sur l'équipage classé 1er une fois les cinq ou six heures écoulées. Tous les équipages disposent de vingt minutes pour passer la ligne d'arrivée. A défaut de remplir cette condition, le dernier tour entamé ne sera pas compté.

ART. 20 - CLASSEMENTS

Le classement se fera de la façon suivante :

1) nombre de tours,

2) temps,

3) franchissement de la ligne d'arrivée.

Le classement sera établi en fonction du nombre de tours et du temps effectué par chaque pilote. C'est le concurrent ayant effectué le plus grand nombre de tours, après décompte des écarts de départ, qui sera déclaré vainqueur. Pour être classé, un pilote devra effectuer la moitié de la distance parcourue par le premier et avoir franchi la ligne d'arrivée dans les 30 minutes suivant l'arrivée du premier.

ART. 21 - REGLEMENTATION

Cette compétition sera organisée conformément aux prescriptions du Code Sportif de la F.I.M., du Règlement National de la F.F.M., aux règles techniques et de sécurité et du présent règlement.

ART. 22 - RECLAMATIONS

Les réclamations doivent être déposées conformément aux dispositions du Code Sportif National de la F.F.M..

Le montant de la caution accompagnant la réclamation est de 75 €.

Lorsque la réclamation entraîne un démontage du moteur, elle doit être assortie d'une caution de 75 € pour les moteurs à 2 T et de 150 € pour les moteurs à 4 T. Cette somme sera remboursée si la machine démontée s'avère non conforme, ou versée au pilote contraint au démontage si la conformité est reconnue.

ART. 23 - OFFICIELS

- A) Un Chronométrateur sera désigné automatiquement par la Fédération. Le coût est à la charge du club organisateur. Le club doit fournir 2 personnes en complément pour aider le chronométrage.
- B) Un Directeur de course titulaire du 2^{ème} degré pourra être désigné par la Commission d'Enduro. Ses frais seront pris en charge à 50 % par le club et à 50 % par la F.F.M..
- C) Un Délégué fédéral qui sera le Président du Jury sera désigné par la Commission d'Enduro pour la Coupe de France. Les frais seront pris en charge à 50 % par le club et à 50 % par la F.F.M..
- D) Un Commissaire Technique licencié sera désigné par la F.F.M..
La L.M.R. du lieu d'organisation devra obligatoirement désigner en complément un autre Commissaire Technique licencié.
- E) La Commission se réserve le droit de déléguer sur place un pilote chevronné pour vérifier le parcours. Les frais seront pris en charge par la F.F.M..

ART. 24 - REGLES ENVIRONNEMENTALES

Se reporter à l'article 32 du Championnat de France d'Enduro.

→ SANCTIONS

Non utilisation du tapis environnemental :	1 tour
1^{ère} sanction	3 tours
3^{ème} sanction	disqualification

RECAPITULATIF DES SANCTIONS

VERIFICATIONS TECHNIQUES	
Machine non conforme	
Avant l'épreuve	refusée au départ
Pendant l'épreuve, refus de remise en état	1 ^{er} avertissement : 1 tour
	2 ^{ème} avertissement : disqualification
PARC FERME	
Effectuer quoi que ce soit en relation avec le motorcycle	disqualification
PISTE	
Couper volontairement le circuit balisé	disqualification
Prendre la piste en sens inverse, y compris dans les stands	disqualification
DEPART	
Machine mise en route par une personne autre que le pilote	1 tour
Démarrage à la poussette avant le signal du Directeur de course	1 tour

STANDS	
Non respect de la vitesse réduite dans le couloir de décélération :	1 ^{ère} infraction : avertissement
	2 ^{ème} infraction : 1 tour
	3 ^{ème} infraction : disqualification
Fumer	disqualification
ASSISTANCE DANS LES STANDS	
Assistance contraire au règlement :	1 ^{ère} infraction : avertissement
	2 ^{ème} infraction : 1 tour
RAVITAILLEMENT	
En dehors des stands :	1 ^{ère} infraction : 1 tour
	2 ^{ème} infraction : disqualification
Moteur en marche	disqualification
REPARATIONS	
Contraires au règlement	1 ^{ère} infraction : 1 tour
	2 ^{ème} infraction : disqualification
REGLES ENVIRONNEMENTALES	
Non utilisation du tapis environnemental	1 tour
	2 ^{ème} sanction : 3 tours
	3 ^{ème} sanction : disqualification

IX) REGLEMENT GENERAL ENDURO DE LIGUE

Disponible sur le site internet : www.ffmoto.org

X) LISTE DE NOTORIETE ELITE ENDURO 2010

ALBEPART Emmanuel
 ANDRE Raphaël
 AUBERT Johnny
 BASSET Antoine
 BERGER Jean-Marie
 BONNAL Sébastien
 BOSSI Yannick
 BOURGEOIS Marc
 BOZZO Sébastien
 CADILLAC Romain
 CALOMINE Benoit
 CASTEU David
 CHARBONNIER Vincent
 COLOMBAN Julien
 COTTON Rudy
 CROIZET Christophe
 CURVALLE Jordan
 DAUPHIN Alban
 DESHAYES Manuel
 DEVISY Arnaud
 DUBAC Julien
 DUZELLIER Pierre
 EYRIES Grégory
 FESQUET Patrice
 FEYRIT Charles
 FORICHON Hugues
 FRETIGNE David
 GAGNOUD Mathieu
 GAUTHIER Julien
 GERMAIN Marc

GERMAIN Peter
 GIBOT David
 GILBERT Jean-Charles
 GOBLET Jean-François
 GOURGOUILHON Maximilien
 GRANGE Jean-Michel
 GUILLAUME Christophe
 GUILLAUME Michaël
 GUILLAUME Sébastien
 HAMARD Kevin
 HENRIOT Vivian
 JEOFFRE Maxime
 LEBRUN Sylvain
 LECLERE Thierry
 LESTRADE Corentin
 LETELLIER Antoine
 LORRAIN Rémy
 MAZET Yann
 METGE Adrien
 METGE Michaël
 MICHAUD Marien
 MIQUEL Damien
 MONGARNY Jonathan
 MONTAGNER Julien
 NAMBOTIN Christophe
 NICON Jean-Baptiste
 PAGANON Nicolas
 PAIN Olivier
 PALLUT Pierre
 PICHON Mickaël

PILOT Vincent
PLANET Fabien
POMMIER Julien
POUDEROUX Loïc
PUY Ludivine
ROMIEU Simon
ROSSELET-JORDAN Johann
ROUIS Alexandre
SALESSE LAVERGNE Jean

SAMOFAL Olivier
SAVINEL Jean-Michel
THAIN Rodrig
THOUSEAU Paul
TISSOT Yannick
TURPIN Vincent
VANNI Julien
VINCENT Julien